DOCUMENTO DE
TRABAJO
63

SECRETO

"DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD"

<u>INFORME MALVINAS</u>

ARMADA ARGENTINA
MENSAJE NAVAL

Sistema Canal: ACØ1	AUTENTICAR (Azul) AUTENTICADO (Rojo)	Clasificación de Seguridad (Sello): SECRETO	Nro. de Control

Estación - es Llamada - s: FLOMAR

Exceptuada - s .... Estación transmisora: LOR .... NR F558

Instr. de Transmisión: TRINIDAD

Precad. Circundar en rojo		Circundar en azul		Grupo Fecha Hora	Instrucciones del Mensaje	
Z Flash	O Inmediato (circled)	P Prioridad	R Rutina	161400	Acusar Conformidad ☐	Con Momento de Ejecución ☐

PNR F 558

ZPR ASJ ASJ ASJ OWE OWE OWE

O 161400

BT

/////

RETRANSMITO JEMAYOAR 151727 CLN EFECTOS ANALISIS OPERACIONES. ELEVAR ANTE 30 DIAS REGRESO A RESPECTIVOS ASENTAMIENTOS HABITUALES. INFORME SOBRE:

1. HISTORIA CRONOLOGICA DE LAS OPERACIONES INDICANDO PLANES U ORDENES RECIBIDAS. DECISIONES TOMADAS Y ORDENES IMPARTIDAS.-
2. COPIA DE DIARIO DE GUERRA O INFORME DE ACCION.-
3. PROCEDIMIENTOS TACTICOS PROPIOS Y DEL ENO. VIRTUDES Y DEFECTOS.-
4. SORPRESAS TACTICAS Y TECNICAS.-
5. GUERRA ELECTRONICA. RENDIMIENTO Y EMPLEO POR CADA BANDO.-
6. COMPORTAMIENTO DEL PERSONAL. EVALUACION DEL ADIESTRAMIENTO.-
7. COMPORTAMIENTO DEL MATERIAL.-
8. DEFICIENCIAS LOGISTICAS.-
9. INTELIGENCIA AMBOS BANDOS. EVALUACION A NIVEL COMANDO INFORMANTE PD CADA PARRAFO INCLUIR SUGERENCIAS PARA SUBSANAR DEFICIENCIAS PD PERSONAL DESTACADO CUMPLIR ACCIONES INDIVIDUALES ELEVADO VIA COMANDO INFORME SIMILAR BT FECHA ELEVACION SE INFORMARA OPORTUNAMENTE PD INFORMES A ELEVAR REFERENTES NUMEROS REFERENCIA IMA-02 Y SLA-05.- XX

FM CFT 79 TO CGQ 79.1 - CGT 79.2 - CGT 79.3 - CGT 79.4 - JEBAPUER ARSEPUER INFO COPERVALES

/////

1360

ES cop. A

BT	Grupo Hora	INST FINAL	K	AR

	Inicial	Hora
Recibido		
Transmitido		
Retransmitido		
Ent. Central	N.H.	1600

CONOCIMIENTO

INSTRUCCIONES ESPECIALES

MENSAJE TIPO: Desdoblado ☐ Cladirec ☐ Codirec ☐

METODO: Recepción ☐ Difusión ☐ Interceptación ☐

ACLARACIONES:

Referido al mens. ....

Sacar.........copias.

Clasificado SI ☐ NO ☐

Pg. ..... de ...... Pags.

Lugar: NH

Fecha: 16-00

Promotor

Of. Autorizante: TRAMITESE

N.N.E. 7530-29-007-1188 - 5.000.000|VII|1980 - T

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº 14 /82"S".-

Letra DESA,3FY.-

PUERTO BELGRANO, 5 de julio de 1982.-

OBJETO: E/Informe Operaciones Islas Malvinas.-

AL SEÑOR COMANDANTE DE LA PRIMERA DIVISION DE DESTRUCTORES.-

Adjunto elevo el informe cuya confección fue ordenada por GFH. 161400/JUN/COFUERTAR 79.

El mismo ha sido dividido en Anexos que son correspondientes con los items especificados en el mencionado despacho, según el siguiente detalle:

- ANEXO 1: Historia Cronológica de las Operaciones.
- ANEXO 2: Copia del Diario de Guerra.
- ANEXO 3: Procedimientos Tácticos Propios y del ENO, virtudes y defectos.
- ANEXO 4: Sorpresas tácticas y técnicas.
- ANEXO 5: Guerra Electrónica, rendimiento y empleo por cada bando.
- ANEXO 6: Comportamiento del Personal, evaluación del adiestramiento.
- ANEXO 7: Comportamiento del material.
- ANEXO 8: Deficiencias logísticas.
- ANEXO 9: Inteligencia ambos bandos, evaluación a Nivel Comando Informante.

AGREGADOS: Lo indicado en el texto.-

ES COPIA

Fdo

JOSE LUIS TEJO
CAPITAN DE FRAGATA
Comandante del Destructor
A. R. A. "SANTISIMA TRINIDAD"

DESTRUCTOR A. R. A. «SANTISIMA TRINIDAD»
DEPARTAMENTO OPERACIONES

ANGEL JULIO PALAZZO
CAPITAN DE CORBETA
JEFE DEPARTAMENTO OPERACIONES

DISTRIBUCION: Original-Duplicado: Destinatario.-
Triplicado-Cuatriplicado: Archivo

SECRETO

DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD" FOLIO N° 1

A N E X O 1

- HISTORIA CRONOLOGICA DE LAS OPERACIONES CUMPLIDAS

15 de Abril:

-A 09,35 se zarpó de la BNPB
-Se navegó independientemente en el Rincón.
-De 13,00 a 17,50 se efectuaron ejercitaciones de ataques de aviones SUPER ETENDART con Misiles EXOCET y evaluación de Sensores y MAE del Buque y el Avión.
-A 20,15 se fondeó al sur de boya 04.

16 de Abril:

-A 09,45 se zarpó.
-De 09,40 a 11,00 se efectuaron ejercitaciones de ataque de aviones SUPER ETENDART con Misiles EXOCET y evaluación de sensores y MAE.
-A 17,35 se efectuó ejercicio de tiro Naval efectivo.
-A 22,30 se amarró en BNPB.

17 de Abril:

-09,10 se zarpó de BNPB.
-Navegación por Buque independiente en NON y posteriormente incorporación al G T 79.1 cumpliendo el Plan de Operaciones SLA 05.
-Plan CONEM sin restricciones.
-Se realizaron las siguientes tareas:
  .Ejercitaciones con aeronaves SUPER ETENDART.
  .Estabilización y ajuste del cañón.
  .PAYD con W G 13.
-A 01,30 del 18 de Abril se tomó BNPB por avería en brazo del Lanzador SEA DART.

19 de Abril al 06 de Mayo:

Se dió cumplimiento al Plan de Operaciones, referencia SLA 05. El buque integró el G T 79.1 y fué designado CDAF.

19 de Abril:

-A 00,32 se zarpó de la BNPB.
-Se navega independientemente para incorporarse al G T 79.1.
-Se realizó PAYD con el W G 13 y ejercicio de detección de superficie e investigación de contactos.

20 de Abril:

-Se navegó con el V 2 y DIVICOR (GT 79.1) en FORM 2C4 y FORM V7

DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD"
FOLIO
Nº 2
*

en el área Carlos.
-Se realizó ejercicio de coordinación AA. Se verificó el funcionamiento del Lanzador y cohetes CHAFF.

21 de Abril:

-Se navegó hacia el área ANDRES (ETA 210800).
-Se realiza ejercicio de coordinación AA y acción misilística de superficie con táctica de evasión Antimisil.
-Se utiliza el W G 13 propio para investigación de un contacto de superficie.

22 de Abril:

-Se realizaron ejercicios de coordinación AA con Aviones MIRAGE de la Fuerza Aérea.
-A 19,00 se destacó el buque propio de la formación para que el 230800 se pueda realizar un ejercicio de exploración con S2E y posterior ataque con A4Q desde V 2.

23 de Abril:

-Se realizó ejercitación prevista con S2E y A4Q. Luego el buque propio se incorpora al G T 79.1.
-A 231810 destacados para reaprovisionamiento con el buque petrolero CAMPO DURAN.

24 de Abril:

-A 240700 reunión con CAMPO DURAN. A 11,10 finalizó el reaprovisionamiento. Se trasladó un enfermo del Petrolero a ESPORA en el W G 13.
-Se realizó exploración antisuperficie en el W G 13 , (para detección del V 2).

25 de Abril:

-Navegación en NON. A 14,15 reunión con V 2. Se trasladó al buque propio el C G T 79.
-Se ordenó rumbo Sur Para reunión con DIVICOR.

26 de Abril:

-A 12,00 ejercicio de exploración y ataque aéreo con aviación basada en tierra (LEAR JET Y CAMBERRA).
-A 17,30 se destacó el W G 13 a TRELEW para traslado de personal.
-A 19,30 se incorporó DIVICOR y se ordenó formar CORTINA 2C3 y navegar hacia el área FELIPE.

27 de Abril:

-A 08,00 se incorporó el W G 13 desde TRELEW.
-Se navega hacia área Andrés en FORM 2C3 y luego de la incorporación del G T 79.2, en FORM 2C5.
-A 15,00 Navegación independiente para reunión con V 2 en el Rincón.

SECRETO

DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD" FOLIO Nº 3

28 de Abril:

-A 10,38 decoló el W G 13 con C F T 79 hacia V 2.
-A 11,00 se efectuó evaluación de equipo MAE de aeronaves L 188 y P 2.
-Destacados para reabastecimientos proximidades Faro RIO NEGRO con buque petrolero CAMPO DURAN (reunión 18,35). Se inició reabastecimientos a 23,00 .

29 de Abril:

-A 01,33 finalizó el reabastecimiento y se ordenó rumbo al área FELIPE para reunión con V 2.
-A 10,30 se realizó tiro efectivo con cañón para prueba de mecanismos.
-A 16,42 incorporación con G.T. 79.1.
-Formados en CORTINA H 1.

30 de Abril:

-Reaprovisionamiento de víveres con el helicóptero del V 2.
-Se navegó formados en CORTINA H 1.

1 de Mayo:

-Se navegó formados en CORTINA H 1 en área DIEGO.
-A 04,15 se detectaron vibraciones anormales en eje de babor, parándose el mismo por dicha causa y manteniéndoselo disponibles solo para casos de EGA; (máxima velocidad con un solo eje, el otro por arrastre 20 Nds.)
-A 15,30 se constituyó el G.T. 79.1 con D-1, D-2, D-27 y V-2, el G.T.79.4 con P-1, P-2, P-3 y B-18.
-Se inició aproximación al área de operaciones del ENO para lanzar ataque aeronaval.

2 de Mayo:

-A 04,00 se detectó avión tipo HARRIER siguiendo a un explorador propio (S2E) que regresaba, el HARRIER permaneció orbitando fuera del alcance de las armas, en exploración, durante apróximadamente 30 minutos.
-Se ordenó suspender el ataque aeronaval.

3 de Mayo:

-Por GFH 030755 se recibió orden de COATLANSUR de navegar en aguas pocas profundas. El G.T. 79.1 se dirigió hacia proximidades de Cabo Blanco.
-Se navegó en el sector norte de la costa de la provincia de SANTA CRUZ.
-A 11,23 se obtiene contacto radar intermitente de superficie

SECRETO

DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD" FOLIO Nº 4

y se destaca helicóptero para investigar. Se clasifica contacto POSSUB.
- A 1550 se ordenó Alarma Roja por detección de aeronaves [illegible] en ataque hacia MALVINAS sin identificación positiva.
- A 1717 idem, cuando regresaban las aeronaves. Se ordenó decolar PAC con intención de identificar.

4 de mayo:

- Hasta 0800 se navegó entre Cabo Blanco y SANTA CRUZ en formación con GT 79.1. Luego se continuó bordeando costa norte del golfo San Jorge con destino a Bahía Engaño para reabastecimiento desde CAMPO DURAN.
- A 1950 se destacó al D-27 en apoyo al A-9 que regresaba averiado y sin comunicaciones.

5 de mayo:

- El GT 79.1 continuó navegando hacia BAHIA ENGAÑO.
- A 0612 destacado del GT 79.1 para reabastecimiento.
- A 0746 un S2E en exploración, avistó estela de periscopio, clasifica PROSUB y lanzó torpedo. Continúa acción aeronaval y se reclasifica como POSSUB confianza 2.
- A 1145 se inició el reaprovisionamiento con CAMPO DURAN.
- A 1400 destacados a BNPB para reparación vibración eje de babor.

6 de mayo:

- A 1615 se tomó BNPB, se entró a Dique Seco.

13 de mayo al 27 de mayo:

- Se dio cumplimiento al Plan de Operaciones, referencia SLA 05 modificado por GFH 112115 por el que se reorganiza el GT 79.2, quedando constituido por D-1, D-2, D-25 y D-27. El CGT 79.2 emite instrucciones particulares.

13 de mayo:

- A 0805 el buque zarpó. Durante la navegación por el canal se perdió un torpedo MK 44. En El Rincón se verificó la reparación efectuada en los ejes. Se hizo verificación de corredera y estabilización del cañón.

14 de mayo:

- Se realizó nuevamente la prueba de verificación de estabilización del cañón, se destacó al WG13 para exploración de superficie.
- A 1340 reunión con D-1, P-1, P-3 y D-27 en El Rincón para práctica de tiro AA. Se suspende el tiro efectivo por pérdida de la manga remolcada.
- Se fondeó durante la noche.

29 15 de mayo:

- Se intentó realizar tiro efectivo naval pero falla de la estabilización, tiene que ser suspendido. Se hizo calibración de artillería.
- A 1107 se cae el WG13 (3H142) al mar por averías en turbinas.

SECRETO

DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD"
FOLIO
Nº 5

-A 14,00 se realizó tiro Naval efectivo.
-Por la tarde se realizó ejercicio de acción misilística de superficie. Se hizo lanzamiento real de cohete CHAFF.
-A 19,50 se destacó el D-27 a BNPB.

30 16 de Mayo:

-El W G 13 (3H141) asignado al D-2 se traslada al D-1 para completar la instalación del radar.
-Se realizó tiro AA. con cañón sobre manga registradora a remolque.

31 17 de Mayo:

-Se operó en Zona El Rincón con el D-1.
-De 14,45 a 19,00 se evaluaron los sensores del avión EMB-111.

18 de Mayo:

- Se operó en el rincón, el D-1 es destacado a BNPB para reabastecerse.
- De 1720 a 20,37 se evaluaron los sensores del avión EMB-111

19 de mayo:

- Se operó en EL RINCON.
- A 1600 se destacó el WG13 a ESPORA para inspección.
- De 1730 a 2045 se evaluaron los sensores del avión EMB-111.
- Se incorporó el D-1 y se hizo ejercicio de acción misilística.

32 20 de mayo:

- A 0835 se tomó BNPB para reabastecimiento.

33 21 de mayo:

- A 1200 se zarpó
- A 1900 se realizó ejercicio de acción misilística con D-1 y D-27.

34 22 de mayo:

- De 1210 a 1250 y de 1620 a 1650 se realizaron ejercicios de lanzamiento de torpedo MK 13 desde avión PUCARA. (2 lanzamientos fallidos).
- Durante la noche D-27 y D-1 se reabastecieron del CAMPO DURAN.

SECRETO

DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD"
FOLIO
Nº 6

35 <u>23 de mayo:</u>

- Por la mañana reaprovisionamiento del CAMPO DURAN.
- A 1130 se zarpó para ejercicio de lanzamiento de torpedo MK 13 desde avión PUCARA. (A 1703 se lanza exitosamente).
- A 1626 se hizo evaluación del MAE del avión NEPTUNE.

36 <u>24 de mayo:</u>

- A 1300 se fondeó en Bal. Chica para traslado del CGT 79.2 al D-1.
- A 1420 se zarpó para fondear altura Boya 05 a 1600.
- A 1910 se efectuó evaluación equipo MAE del avión P2.

37 <u>25 de mayo:</u>

- Se cambió de fondeadero al sur de Faro EL RINCON, conjuntamente con D-27 y D-1 que se reincorporó.

38 <u>26 de mayo:</u>

- A 1000 se incorporó el helicóptero 3H-109 (AI03) por fallas del 3H-141 (WG13).
- ~~A 1600~~ se zarpó y se realizó ejercicio de acción misilística con el D-1 y D-27.
- A 2200 se fondeó proximidades de Boya 21 del canal de acceso a Bahía Blanca.

39 <u>27 de mayo:</u>

- A 0800 se tomó BNPB, para reparar lanzador SEA DART (brazo de carga averiado).

40 <u>29 de mayo al 6 de junio:</u>

- Por GFH 301328 el CPT 79 ordena destacarse, previa orden, a AROP((ADO)) con la siguiente misión:
  1. Crear diversión zona NW de MALVINAS para facilitar ejecución otras operaciones zona sur.
  2. Adoptar PRF dentro isobata 35 Mts. que permita efectuar ataques sobre blancos de oportunidad.
- Por GFH 011121 se cambia el área de operación "entre Isla TOBA y Bahía ENGAÑO".

41 <u>29 de mayo:</u>

- A 1125 se zarpó de BNPB hacia el Rincón.
- A 1330 se fondeó al 120 Boya 04/4 Ms.
- A 1600 se cumplió ejercicio de evaluación grado de discreción de emisión Radar contínuo. Se suspendió por Propagación sobre lo normal.

45: Entrato il 2 ~~di giugno~~ al 22 di giugno e effettuò ascolto e intercettazioni di stazioni del [illegible]

DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD" FOLIO Nº 7

- A 1705 se zarpó para fondear al 180 Fo. El Rincón 21 Ms.
- Por GFH 291430 se ordenó que el D-1 tomara BNPB.

42 30 de mayo:

- A 0817 se destacó el Sr. Comandante a BNPB mediante helicóptero.
- A 1550 se zarpó y se fondeó en proximidades Boya 05.
- A 2145 se zarpó por haber sido detectado eco radar intermitente, se envía lancha de Prefectura a investigar, se fondeó en proximidades BOYA 12.

43 31 de mayo:

- A 1720 reembarcó el Sr. Comandante en bote de goma del D-1.
- ~~Por GFH 311641~~ el CFT 79 ordenó cumplir el GFH 301328.
- Se navegó con separación de 10 Ms. entre buques hacia Bahía ENGAÑO.

43 1 de junio:

- A 1747 se fondeó en Bahía ENGAÑO.
- Al D-27 se le ordenó tomar PUERTO MADRYN para reparar averías en máquinas.

44. 2 de Junio:

- A 0800 se zarpó hacia PUERTO SANTA ELENA (separación entre D-1 y D-2, 10 Ms.), fondeando a 1608.
- Se inició escucha de interceptación de comunicaciones del ENEMIGO.

46 3 de junio:

- ~~A 0830 se zarpó.~~ A 0935 se hizo maniobra de reabastecimiento con el CAMPO DURAN en Bahía CAMARONES. A 1220 finalizó la maniobra y se fondeó en Bahía CAMARONES.
- Se continuó efectuando escucha é interceptación de comunicaciones del ENEMIGO.
- A 1700 CGT 79.2 se trasladó al D-2 por avería en D-1 que lo obligó a tomar BNPB.
- A 1800 se zarpó hacia Bahía ENGAÑO.
- Se continuó efectuando escucha e interceptación de comunicaciones del ENO.

47. 4 de junio:

- A 0045 se fondeó en Bahía ENGAÑO.
- A 1540 el D-1 zarpó para tomar BNPB.
- A 1645 se zarpó hacia Punta LEON. A 2001 se fondeó.
- Se continuó efectuando escucha e interceptación de comunicaciones del ENO.

SECRETO

DESTRUCTOR A.R.A. "SAN ... TRINIDAD" FOLIO 11 N°

ANEXO II

7 - 1

SECRETO DUPLICADO DIARIO DE GUERRA

OPERACION MALVINAS

En Navegación a los 28-III-82

a) ***Directivas en ejecución y/o vigor***

MISION ESCALON SUPERIOR: Capturar los objetivos cuartel y efectivos de los Royal Marines, localidad de Puerto Stanley y faro San Felipe, colaborar en la captura del aeródromo de Puerto Stanley y efectuar inicialmente el control de la población a fin de contribuir a ocupar y mantener las ISLAS MALVINAS ejerciendo simultáneamente el Gobierno Militar del territorio.-

MISION DE LA UNIDAD: Contribuir a la protección de las Unidades de Transporte durante su traslado y operación en el Area de Operaciones, transportar y desembarcar un grupo de Comandos Anfibios y Buzos Tácticos, proveer facilidades de comando control y comunicaciones al Comando de la Fuerza Anfibia, proveer apoyo cercano a las operaciones terrestres, colaborando para la protección de la Fuerza de I. M. a fin de contribuir a la conquista de los objetivos en ISLAS MALVINAS.-

b) ***Resumen orden o información recibida***

Resolución adoptada

SECRETO

DUPLICADO

DIARIO DE GUERRA

Δ 28 días del mes de Marzo del año 1982

Huso Horario .... (A...... Horas se pasó al huso horario ....

c) ....

HORA	POSICION	VIENTO		MAR		Nubes	Est. Tiem.	Visib.	Techo	Mensaje sonar
		Fza.	Dir.	Dir.	Est.					
0400										
0800										
1200										
1600										
2000	φ: 39° 38'0 (S) ω: 61° 32'0 (W)	23	34	33	2	1	-	98	-	-
2400	φ: 40° 33'7 (S) ω: 61° 30'5 (W)	14	30	30	1	1	-	97	-	-

Crep. matutino: 0648 Crepúsculo vespertino: 1929

Salida sol: 0714 Puesta sol: 1903 Salida luna: 1010 Puesta luna: 2123

Pronósticos: Moderados 11/16 Nds. a Regulares 17/21 Nds. NW. Poco nuboso

Visibilidad: Muy buena.

Perspectivas: Regulares 17/21 Nds. periodos Fuertes 22/27 Nds. NW. y W.

DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD" FOLIO Nº 12

8—3

d) *Consignas* (dadas el 28 · 3 · 82)

1. CONDICIONES DE PREPARACION:

Antiaérea: 3 Antisuperficie: 3 Antisubmarina: 3

Control de Averías: 3 Máquinas: 3 Aviones: 3

2. PROCEDIMIENTOS DE IDENTIFICACION:

Visual: Según DICOM - Vol I

Radar: —

Electrónico: —

Radiocomunicaciones: Según DICOM - Vol I

Radar: —

IFF: Código 5100 para aeronaves de FAA

3. CONDICIONES DE SILENCIO:

Radioeléctrico: HF / Silencio

Radiocomunicaciones: UHF según necesidades concepto minimizar.

Radar: Según Plan Emisión para 992 - 30 seg. c/10 min.

IFF: Silencio

4. GUARDIAS RADAR: —

5. CONSIGNAS PARA EL SONAR: Hidrofonía permanente y ecodetección únicamente en autodefensa.

6. CONTRAMEDIDAS ELECTRONICAS PASIVAS Y ACTIVAS GUARDIAS DE CME: Asignada búsqueda de 2000 a 4000 MHz.

7. CONSIGNAS ESPECIALES PARA CADA MEDIO DE DETECCION: —

8. 9. 10. 11. 12. CONSIGNAS PARA ARTILLERIA AA NAVAL TORPEDOS AISLAMIENTO ARMAS ANTISUBMARINAS Y EQUIPO FUMIGENO: —

SECRETO — DUPLICADO — DIARIO DE GUERRA

A 29 días del mes de marzo del año 1982

Huso Horario .... (A ..... Horas se pasó al huso horario ......)

c)

HORA	POSICION	VIENTO		MAR		Nubes	Est. Tiem.	Visib.	Techo	Mensaje sonar
		Fza.	Dir.	Dir.	Est.					
0400	φ: 41° 26'5 (S) ω: 61° 55'6 (W)	14	34	34	1	7	-	96	-	-
0800	φ: 42° 17'8 (S) ω: 62° 09'0 (W)	14	27	27	1	3	-	97	-	-
1200	φ: 43° 02'4 (S) ω: 62° 42'1 (W)	38	22	21	5	1	-	98	-	-
1600	φ: 43° 23'0 (S) ω: 62° 50'0 (W)	15	24	24	5	4	-	98	-	-
2000	φ: 43° 34' (S) ω: 63° 02' (W)	25	23	22	4	1	-	97	-	-
2400	φ: 44° 29' (S) ω: 63° 16' (W)	8	28	21	2	0	-	97	-	-

Crep. matutino: 0654 Crepúsculo vespertino: 1932

Salida sol: 0721 Puesta sol: 1905 Salida luna: 1201 Puesta luna: 2205

Pronósticos: Regulares 17/21 Nds. con períodos de Fuertes 22/27 Nds. del NW y V rotando al WSW debajo φ = 43°5', cubierto con claros o parcial cubierto y poco nuboso a partir de 1800 hs.

VISIBILIDAD: Ocasionales neblinas al E de ω = 60° W. Resto muy buena.

PERSPECTIVAS: Regulares 17/21 Nds. NW hasta φ = 42°5', luego Regulares 17/21 Nds. períodos Fuertes 22/27 Nds. SW.-

8—3

DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD" FOLIO Nº 13

HORA	POSICION	VIENTO		MAR		Nubes	Est. Tiem.	Visib.	Techo	Mensaje sonar
		Fza.	Dir.	Dir.	Est.					
0400	ϑ = 45°25' (S) ω = 63°15' (W)	24	24	30	3	7	-	96	-	-
0800	ϑ = 46°16' (S) ω = 63°11' (W)	25	29	32	5	4	-	97	-	-
1200	ϑ = 47°05' (S) ω = 63°06' (W)	30	26	27	5	6	-	97	-	-
1600	ϑ = 48°00' (S) ω = 63°10' (W)	50	26	26	5	6	-	98	-	-
2000	ϑ = 48°14' (S) ω = 62°36' (W)	45	23	26	6	6	-	95	-	-
2400	ϑ = 48°23' (S) ω = 62°35' (W)	45	25	25	6	6	-	96	-	-

Crep. matutino: 0700 Crepúsculo vespertino: 1838

Salida sol: 0728 Puesta sol: 1906 Salida luna: 1331 Puesta luna: 2231

Pronósticos: Regulares 17/21 Nds. W rotando SW hacia el mediodía. Cielo despejado.

VISIBILIDAD: Muy buena.

PERSPECTIVAS: Regulares 17/21 Nds. SW en aumento a Fuertes 22/27 Nds. rotando al W.

c)

SECRETO DUPLICADO DIARIO DE GUERRA

A 30 días del mes de marzo del año 1982

Huso Horario .... (A .... Horas se pasó al huso horario ....)

DESTRUCTOR A.R.A. ... FOLIO 14

8—3

SECRETO — DUPLICADO — DIARIO DE GUERRA

A 31 días del mes de Marzo del año 1982

Huso Horario .... (A ..... Horas se pasó al huso horario ......)

c) ....

HORA	POSICION	VIENTO		MAR		Nubes	Est. Tiem.	Visib.	Techo	Mensaje sonar
		Fza.	Dir.	Dir.	Est.					
0400	φ: 48° 45'5 (S) ω: 62° 32'7 (W)	50	24	24	6	7	-	96	-	-
0800	φ: 49° 08' (S) ω: 62° 42' (W)	45	24	24	5	4	-	96	-	-
1200	φ: 49° 32' (S) ω: 62° 52' (W)	35	24	24	5	6	-	97	-	-
1600	φ: 49° 45' (S) ω: 61° 54' (W)	25	25	25	4	5	-	98	-	-
2000	φ: 50° 08'9 (S) ω: 60° 21'5 (W)	20	25	25	3	5	-	96	-	-
2400	φ: 50° 24'7 (S) ω: 59° 05'9 (W)	25	26	24	3	6	-	96	-	-

Crep. matutino: 0657 — Crepúsculo vespertino: 1828

Salida sol: 0727 — Puesta sol: 1859 — Salida luna: 1450 — Puesta luna: 2316

Pronósticos: Temporal 34/40 Nds. SW en disminución a muy fuerte 28/33 Nds. y Fuertes 22/27 Nds. rotando al W hacia el mediodía. Cubierto con claros a parcial cubierto.

VISIBILIDAD: Buena a muy buena.

PERSPECTIVAS: Fuertes 22/27 Nds. W en aumento a muy fuertes 28/33 Nds. NE.

DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD" FOLIO 15

SECRETO

DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD" FOLIO Nº 8

48 **5 de Junio:**

- A 0800 se zarpó para fondear en GOLFO NUEVO (Punta CONSCRIPTOS) a 1007.
- A 1405 se zarpó. A 2040 se fondeó en Puerto SANTA ELENA.
- Se continuó efectuando escucha e interceptación de comunicaciones del ENO.

49 **6 de Junio:**

- Fondeado en Puerto SANTA ELENA.
- Se continuó efectuando escucha e interceptación de comunicaciones del ENO.

49A **7 de Junio:**

- Fondeado en Puerto SANTA ELENA.
- A 1738 se hicieron 2 tiros en Pta. ROSA, para probar cañón, previa verificación con helicóptero del área blanco.
- Se continuó efectuando escucha e interceptación de comunicaciones del ENO.

50 **8 de Junio:**

- Fondeado en Puerto SANTA ELENA.
- Por GFH 081225 y 081630, COMCOPERVALES ordena realizar interferencia activa coordinadamente con un ataque de aviación propia al ENO.
- Se continuó efectuando escucha e interceptación de comunicaciones del ENO.

51 **9 de Junio:**

- A 0825 se zarpó hacia GOLFO NUEVO y se realizó prueba de máxima velocidad sostenida conjuntamente con el D-27.
- A 1417 se fondeó en GOLFO NUEVO (CRACKER).
- ~~A 1640 se zarpó.~~ A 1945 se inició aproximación al CAMPO DURAN en Bahía ENGAÑO para hacer reabastecimiento. ~~A 2208 se zarpó.~~
- A 2317 se fondeó en Punta LEON.
- Se continuó efectuando escucha e interceptación de comunicaciones del ENO.

52 **10 de Junio:**

- ~~A 1532 se zarpó.~~ A 1905 se amarró en PUERTO MADRYN.
- Se continuó efectuando escucha e interceptación de comunicaciones del ENO.

53 **11 de Junio:**

- A 0730 se zarpó.
- A 1437 se fondeó en Puerto SANTA ELENA, juntamente con el D-27.
- Se continuó efectuando escucha e interceptación de comunicaciones del ENO.

SECRETO

DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD"
FOLIO
Nº 9

54 **12 de Junio:**

- A 0925 se zarpó. A 1317 se fondeó en Fo. ARISTIZABAL.
- A 1400 se efectuó a requerimiento de FAA, ejercicio de ataque por aviones PUCARA.
- Se continuó efectuando escucha e interceptación de comunicaciones del ENO.

55 **13 de Junio:**

- A 0828 se zarpó. A 1125 se inició aproximación al CAMPO DURAN (en CAMARONES) para reabastecimiento. A 1345 se zarpó. A 1512 se fondeó en Puerto SANTA ELENA.
- Se continuó efectuando escucha e interceptación de comunicaciones del ENO.

56 **14, 15 y 16 de Junio:**

- Fondeados en Puerto SANTA ELENA.
- Se continuó efectuando escucha e interceptación de comunicaciones del ENO.

57 **17 de Junio:**

- A 0832 se zarpó. A 1415 se fondeó en GOLFO NUEVO (Punta NINFAS).
- Se continuó efectuando escucha e interceptación de comunicaciones del ENO.

58 **18 de Junio:**

- A 0823 se zarpó. A 1015 se amarró en PUERTO MADRYN.
- A 2125 se zarpó para hacer patrullado en el exterior del GOLFO NUEVO para detección del buque transporte HMS CANBERRA, conjuntamente con el D-27.
- Se continuó efectuando escucha e interceptación de comunicaciones del ENO.

59 **19 de Junio:**

- A 1036 se detectó el CANBERRA, a 1111 entró en aguas territoriales y se lo acompañó hasta PUERTO MADRYN.
- A 1408 se fondeó.
- A 1934 se zarpó para acompañar al CANBERRA hasta que saliera de las aguas territoriales argentinas a 2151.
- A 2334 se fondeó en GOLFO NUEVO (Punta CONSCRIPTOS).
- Se continuó efectuando escucha e interceptación de comunicaciones del ENO.

60 **20 de Junio:**

- A 2047 se zarpó para realizar tarea similar a la realizada con el CANBERRA, ahora con el buque transporte HMS NORLAND.
- Se continuó efectuando escucha e interceptación de comunicaciones del ENO.

SECRETO

DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD" FOLIO Nº 10

61 **21 de Junio:**

- A 0139 fue detectado. A 0240 entró en aguas territoriales. Se lo escoltó hasta PUERTO MADRYN. A 0550 se fondeó.
- A 1021 se zarpó acompañándolo hasta salir de aguas territoriales a 1313.
- A 1624 se fondeó en PUERTO MADRYN.
- Se continuó efectuando escucha e interceptación de comunicaciones del ENO.

62 **22 de Junio:**

- A 1146 se zarpó para acompañar al CAMBERRA que regresaría para tomar PUERTO MADRYN. Por GFH 221234 CFT 79 anula la tarea por suspensión del viaje.
- A 1556 se fondeó en PUERTO MADRYN.
- A 1622 Sr. CGT 79.2 se traslada a BNPB.
- Por GFH 221015, OGECOPERVALES ordenó suspender escucha.

63 **23 de Junio:**

- A 0940 se zarpó para reaprovisionamiento al costado del PUERTO ROSALES.
- A 1255 se zarpó. A 1307 se fondeó en PUERTO MADRYN.
- Por GFH 230920 se ordenó al D-27, destacarse a BNPB.

64 **24 de Junio:**

- A 1018 se zarpó. A 1028 se amarró AMARRADO en PUERTO MADRYN.

65 **25 de Junio:**

- A 0830 se zarpó para fondear en Punta NINFAS.
- Por GFH 250930, CGT 79.2 se ordenó regresar al D-2 a BNPB.
- Por GFH 251924 se ordenó al D-2 extremar medidas antitorpedo y realizar el traslado a máxima velocidad.

66 **26 de Junio:**

- A 0455 se zarpó hacia BNPB.
- A 1606 se destacó el 3H109 a ESPORA.
- A 1858 buque amarrado en BNPB.

ARMADA ARGENTINA ★ DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD" ★

JOSE LUIS TEJO
CAPITAN DE FRAGATA
Comandante del Destructor
A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD"

A 1 días del mes de abril del año 1982

Huso Horario .... (A .... Horas se pasó al huso horario ....)

HORA	POSICION	VIENTO		MAR		Nubes	Est. Tiem.	Visib.	Techo	Mensaje sonar
		Fza.	Dir.	Dir.	Est.					
0400	φ: 50° 27' (S) ω: 57° 59' (W)	20	25	26	3	8	-	96	-	-
0800	φ: 50° 30' (S) ω: 57° 17' (W)	16	25	25	2	4	-	97	-	-
1200	φ: 50° 50'2 (S) ω: 56° 27' (W)	20	25	26	3	8	-	97	-	-
1600	φ: 51° 36' (S) ω: 56° 51' (W)	14	32	31	2	8	-	98	-	-
2000	φ: 51° 46'5 (S) ω: 57° 39'8 (W)	22	28	28	2	3	-	96	-	-
2400	φ: 51° 43'8 (S) ω: 57° 49'8 (W)	10	24	30	2	1	-	96	-	-

Crep. matutino: 0639 Crepúsculo vespertino: 1909

Salida sol: 0712 Puesta sol: 1836 Salida luna: 1540 Puesta luna: 2350

Pronósticos: Muy fuertes 28/33 Nds. SW rotando W en disminución a fuertes 22/27 Nds. Cielo cubierto con claros. Chaparrones aislados a parcial cubierto.

VISIBILIDAD: Muy buena, reducida durante precipitaciones.

PERSPECTIVAS: Regulares 17/21 Nds. y Fuertes 22/27 Nds. Sector W.

DESTRUCTOR A.R.A. "SANTÍSIMA TRINIDAD" Nº FOLIO 16

SECRETO DUPLICADO DIARIO DE GUERRA

A 2 días del mes de abril del año 1982

Huso Horario .... (A ...... Horas se pasó al huso horario ......)

c)

HORA	POSICION	VIENTO		MAR		Nubes	Est. Tiem.	Visib.	Techo	Mensaje sonar
		Fza.	Dir.	Dir.	Est.					
0400	φ: 51° 46' (S) ω: 57° 47' (W)	25	27	27	2	7	-	98	-	-
0800	φ: 51° 45'4 (S) ω: 57° 47'1 (W)	22	29	28	1	8	-	96	-	-
1200	φ: 51° 45'4 (S) ω: 57° 46'2 (W)	5	27	19	1	2	-	97	-	-
1600	φ: 51° 45' (S) ω: 57° 46' (W)	7	29	29	1	2	-	98	-	-
2000	φ: 51° 40' (S) ω: 57° 46'5 (W)	13	30	30	1	1	-	98	-	-
2400	φ: 51° 40' (S) ω: 57° 46'5 (W)	35	30	29	1	0	-	93	-	-

Crep. matutino: 0641 Crepúsculo vespertino: 1907

Salida sol: 0714 Puesta sol: 1834 Salida luna: 1628 Puesta luna: 0101

Pronósticos: Moderados 11/16 Nds. NW a regulares 17/21 Nds. rotando al W con ráfagas fuertes 22/27 Nds. Parcial cubierto a cubierto con claros.

VISIBILIDAD: Muy buena.

PERSPECTIVAS: Regulares 17/21 Nds. ráfagas fuertes 22/27 Nds. W rotando al NW. Cubierto con claros a parcial cubierto.

8—3

DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD" FOLIO Nº 17

SECRETO DUPLICADO DIARIO DE GUERRA

13 días del mes de abril del año 1982

Huso Horario .... (A ..... Horas se pasó al huso horario ......)

DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD" Nº FOLIO 17

c)

HORA	POSICION	VIENTO		MAR		Nubes	Est. Tiem.	Visib.	Techo	Mensaje sonar
		Fza.	Dir.	Dir.	Est.					
0400	ϕ: 51° 40'1 (S) ω: 57° 46'6 (W)	15	30	30	1	8	10	95	-	-
0800	Idem anterior	30	35	35	1	8	10	94	-	-
1200	Idem anterior	30	31	32	2	8	12	96	-	-
1600	Idem anterior	13	32	30	1	8	12	96	-	-
2000	Idem anterior	21	35	35	1	8	12	93	-	-
2400	Idem anterior	15	00	35	1	8	80	93	-	-

Crep. matutino: 0643 Crepúsculo vespertino: 1904

Salida sol: 0715 Puesta sol: 1832 Salida luna: 1705 Puesta luna: 0203

Pronósticos: Moderados 11/16 Nds. NW rotando al W. Cubierto, precipitaciones aisladas a parcial cubierto.

VISIBILIDAD: Buena.

PERSPECTIVAS: Regulares 17/21 Nds. en aumento a Fuertes 22/27 Nds. del W rotando al SW.

8—3

SECRETO — DUPLICADO — DIARIO DE GUERRA

A 4 días del mes de abril del año 1982

Huso Horario .... (A ...... Horas se pasó al huso horario ......)

c)

HORA	POSICION	VIENTO		MAR		Nubes	Est. Tiem.	Visib.	Techo	Mensaje sonar
		Fza.	Dir.	Dir.	Est.					
0400	l: 51°40'1 (S) w: 57°46'6 (W)	12	32	33	1	8	45-60	93	-	-
0800	Idem anterior	26	23	23	1	8	45-60	93	-	-
1200	Idem anterior	30	21	22	1	8	12	96	-	-
1600	Idem anterior	27	20	20	1	7	-	97	-	-
2000	Idem anterior	18	19	19	1	7	-	96	-	-
2400	Idem anterior	7	21	20	1	8	-	96	-	-

Crep. matutino: 0644 Crepúsculo vespertino: 1903

Salida sol: 0717 Puesta sol: 1730 Salida luna: 1734 Puesta luna: 0216

Pronósticos: Fuertes 22/27 Nds. SW ráfagas muy fuertes 28/33 Nds. SW en lenta disminución a regulares 17/21 Nds. por la noche. Cubierto y cubierto con claros, algunas precipitaciones a parcial cubierto.

VISIBILIDAD: Buena a muy buena.

PERSPECTIVAS: Regulares 17/21 Nds. SW a moderados 12/16 Nds. rotando al W.

DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD" FOLIO Nº 19

8—3

SECRETO DUPLICADO DIARIO DE GUERRA

A 5 días del mes de abril del año 1982

Huso Horario .... (A .... Horas se pasó al huso horario ....)

c)

HORA	POSICION	VIENTO		MAR		Nubes	Est. Tiem.	Visib.	Techo	Mensaje sonar
		Fza.	Dir.	Dir.	Est.					
0400	φ: 51° 40'1 (S) ω: 57° 46'6 (W)	6	29	29	1	2	-	96	-	-
0800	Idem anterior	9	29	28	1	5	-	97	-	-
1200	Idem anterior	15	31	28	1	7	-	98	-	-
1600	Idem anterior	14	32	35	1	7	-	97	-	-
2000	Idem anterior	15	34	34	1	5	-	97	-	-
2400	φ: 50° 38' (S) ω: 58° 14' (W)	13	01	35	1	6	-	96	-	-

Crep. matutino: 0646 Crepúsculo vespertino: 1900

Salida sol: 0719 Puesta sol: 1827 Salida luna: 1758 Puesta luna: 0332

Pronósticos: Regulares 17/21 Nds. del sector S afirmándose del SW. Poco nuboso a parcial cubierto.

VISIBILIDAD: Buena.

DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD" FOLIO Nº 20

8—3

"SANTISIM... TRINIDAD"
FOLIO 21
Nº

e) *Niveles logísticos y remanentes de munición*

		CALIBRE y/o TIPO	CONSUMIDO	REMANENTE	
				UNIDAD	FUERZA
MUNICION	Naval	4" 5 (H.E.)	—	320	—
		—	—	—	—
		—	—	—	—
	Antiaérea	4" 5 (H.E.)	—	Misma munición que para NAVAL	—
		4" 5 (Ej.)	4 (En ejercicio)	24	—
	Ametralladoras ~~De avión~~	20 mm.	—	3107	—
		12.7 mm.	150 (En ejercicio)	10.250	—
	Cohetes	3"	—	72	—
		2"	—	72	—
		—	—	—	—
	Bombas	—	—	—	—
		—	—	—	—
		—	—	—	—
TORPEDOS		MK 44	—	6	—
ARMAS DE PROA		—	—	—	—
CARGAS DE PROFUNDIDAD		—	—	—	—
MINAS		—	—	—	—
FUMIGENO		—	—	—	—
COMBUSTIBLE		Turbo Naval	(2/6/4) 424.11 m³	315.15	—
		JP1	(") 6.598.0 Lts.	22.284.0	—
		—	—	—	—
AGUA		—	(") 411.9 Tns.	—	—
VIVERES (raciones)		—	(") 3425.- Un.	—	—
MEDICAMENTOS		—	—	—	—

DESTRUCTOR · A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD"
FOLIO
Nº 22

g) *Acaecimientos*

DIA 28·MAR·82: Zarpa la F.T. 40 de la B.N.P.B. El D.1.G "SSMA TRINIDAD" zarpó 281600. A 17.15 hs. navegando en el canal de acceso altura por 15 se incorpora Helicóptero SEA LINX 141. A 18.50 hs. se ordena rumbo 175, finalizando la navegación por el canal. Las unidades siguieron la derrota planificada verificándose la reunión de la Fuerza el 282300 MAR con excepción del Q.5 el cual se incorporó el 291355 MAR. A 2325 hs. se ordena una formación con D1, P.1, P.3 y Q.42. A 2400 hs. la posición fue 40° 33'7 S y 61° 30'5 W y se navegó 118'5. Durante el día el viento sopló del sector NW a un promedio de 23 nudos, durante la noche a un promedio de 18 nudos. El mar tuvo una dirección del 330 y 50 cm de altura de ola. Personal de I.M. y Buzos Tácticos embarcados: 92 hombres.

DIA 29·MAR·82: A 0050 hs. se ordenó rumbo 202. La modificación en la derrota de la Fuerza se debió a la necesidad de un vuelo de Helicóptero del D.1 para trasladar quemadores de la turbina TINE a la Base Aeronaval TRELEW. A 0923 hs. decoló el WG-13 141 para distribuir planes de operaciones y cartografía al resto de la Fuerza, regresando a 1100 hs. Durante la mañana comenzó a afirmarse el viento del SW alcanzando intensidad de temporal, debiéndose disminuir la velocidad a 8 nudos. Hacia las 2000 hs el viento rotó al W y disminuyó su intensidad, pudiéndose a partir de esa hora aumentar la velocidad a 12 nudos primero y finalmente a 14 durante la noche, cayéndose a 2322 hs. al rumbo 180. Durante la noche el viento rotó al NW mejorando así el andar de los buques de la Fuerza. A 2400 hs. la posición fue 44°19'S · 65°16'W y se navegó 269'3.

DIA 30·MAR·82: El viento rotó al W y luego al SW con intensidad de temporal, obligando a disminuir paulatinamente de velocidad, debido a los golpes de mar, hasta 6 nudos a las 1815 hs. capeándose temporal. A 0853 hs. decoló WG-13 141 con destino a Q.5 y Q.42, embarcando en la primera Unidad a las autoridades de EA y FAA para una reunión a bordo del D.2. A 0930 hs. regresó a bordo. A 1636 hs. decoló WG·13 141 con destino al Q.5 llevando tres pasajeros de regreso. A 1700 hs. retornó el helicóptero. A 2400 hs. la posición fue 48° 23' S - 62° 35' W y se navegó 278'3. El viento predominó del W con una media de 35 nudos y una máxima de 50. Durante la noche debido a los golpes de mar en la toldilla, se perdieron dos tambores con nafta super y sufrió averías un bote 7—7 KAYAK de la AGBT.

DIA 31·MAR·82: Se continúa capeando el temporal. Durante la noche se navega a baja velocidad debido al estado del mar. A 1254 hs. se cayó al rumbo 110 y se ordenó 14 nudos de velocidad. A 1824 hs. fue destacado el helicóptero al Q·5 para buscar combustible para los botes del APCA y AGBT, regresando a 1855 hs. El viento sopló del SW con una intensidad promedio de 30 nudos. A 2400 hs. la posición fue φ 50°24'7 S - ω 59°03'9 W. Se navegó 247'1.

DIA 1·ABR·82: A 0014 hs. se ordena velocidad 8 Nds. A 0355 hs. nos destacan de la formación con rumbo norte a efectos de evitar el tráfico marítimo. A 0442 hs nos incorporamos ocupando estación a popa de la formación. Durante la mañana se efectuan prácticas de arriado de botes y alistamiento de las estaciones de desembarco. A 1138 hs. se adopta rumbo 198, destacándonos de la formación para ocupar posiciones iniciales. A 1216 hs. se ordena cubrir guardias de Crucero de Guerra. A 1715 hs se ordenó rumbo 208 y a 1830 hs rumbo 305° a 29 millas de la posición de fondeo para el desembarco. A 2010 hs se ordenó cubrir estaciones de desembarco y puesto de combate y se inicia aproximación al fondeadero Puerto Enriqueta (ISLAS MALVINAS). A 2100 hs. se fondeó al 212 de Punta Caballo y comenzó el desembarco de personal de I.M. y B.T. finalizando el largado de botes a 2245 hs. El buque se mantiene fondeado hasta recibir información de último bote arribado a la costa. A 2330 hs. se comienza a levar. A 2355 hs. se apaga el Faro Cabo San Felipe. A 2358 la tropa desembarcada da el arribo sin novedad (91 hombres). El viento durante el día predominó del W, durante el día su intensidad fue de 20 Nds. llegando a 5 Nds. en la noche. A 2400 hs. la posición era φ: 51° 43'8 - ω 57° 49'8. Se navegaron 257'2.

DIA 2·ABR·82: A 0900 hs. el buque zarpa, manteniéndose un patrullado de baja velocidad en una línea EW a dos (2) millas al sur de Punta Caballo a efecto de darle apoyo a las tropas desembarcadas. A 1106 hs. decoló el Helicóptero trasladando al Sr. COFLOMAR y Sr. COMANDANTE V CPO. DEL E.A. a Puerto Rivero (Ex-Puerto Stanley). Durante el día se efectuaron varios vuelos para traslado de autoridades y personal. A 1037 hs se destacó al Helicóptero para realizar un rastrillaje en Punta Ar-
7—8 mada para detectar la presencia de (7) siete hombres del Destacamento de

DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD"
FOLIO Nº 23

A 1750 hs. se fondeó al 203 de Punta Cortes con 3 grilletes. El viento se mantuvo del W con intensidad de 7 nudos durante el día y 15 nudos por la noche. Se navegó 105'1. La posición a 2400 hs. era φ: 51° 40' (S) - 57°46'5 (W). El mar estuvo calmo predominando del W.

DIA 3-ABR-82: Se permaneció fondeado todo el día. Se realizaron 3 vuelos de helicóptero a Puerto RIVERO (Ex-Puerto Stanley), desembarcando el señor COFLOMAR. Predominó el viento del NW con una intensidad promedio de 18 Nds. El mar también predominó del NW.

DIA 4-ABR-82: Se continúa fondeado. A 0900 hs. se destacó personal de la Unidad para efectuar tareas de relevamiento en cercanías de Punta Armada, regresando a 1230 hs. A 1505 hs. se destaca el helicóptero a tierra para trasladar a 6 Marines que se habían rendido en una posición distante a 12 millas al NW de nuestro fondeadero, en cercanías de Bahía Anunciación. Durante el día se efectuaron 5 vuelos para traslado de autoridades. El viento predominó del SW con una media de 28 Nds.

DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD"
FOLIO
Nº 24

SECRETO | DUPLICADO | DIARIO DE GUERRA

REGISTRO DE ACCION Nº

Lugar y fecha Pto. Enriqueta, 1º de Abril 1982.

Nombre sintético de la Acción ....

PARTE I: CONCEPTO DE LA OPERACION: El Buque formó parte de la Fuerza de Tareas Anfibias formada para la ocupación militar de las Islas Malvinas. Durante la travesía le fueron asignadas tareas de protección al cuerpo principal, BDT A.R.A. "SAN ANTONIO" y Rompehielos A.R.A. "ALMIRANTE IRIZAR", conjuntamente con el Destructor A.R.A. "HERCULES" y las Corbetas A.R.A. "DRUMOND" y "GRANDVILLE".

En proximidades del objetivo iba a ser destacado para:

1.- "Desembarcar en Bahía Enriqueta la Agrupación de Comandos Anfibios y dos secciones de la Agrupación de Buzos Tácticos que tenían como misión establecer un cerco de contención al Cuartel de ROYAL MARINES, sito en Puerto Stanley, a 0400 (H-2) y reducirlos, de ser posible sin derramamiento de sangre, a las 0600 (H) y simultáneamente un grupo de los mismos, debía capturar sin ponerse en evidencia la usina y la radioemisora, y debía asimismo tomar prisionero al gobernador de las Islas con vida".

2. Luego de ser cumplido el desembarco, el Buque debía patrullar el Sector D (delimitado por los paralelos 51º 41' y 51º 46' S y meridianos 57º 42' 8 y 57º 51' W) para brindar apoyo de fuego a requerimiento del personal desembarcado o de la Fuerza de Desembarco.

Para esto se le fijó al Buque el siguiente CRONOGRAMA:

SECUENCIA DEL DESEMBARCO.

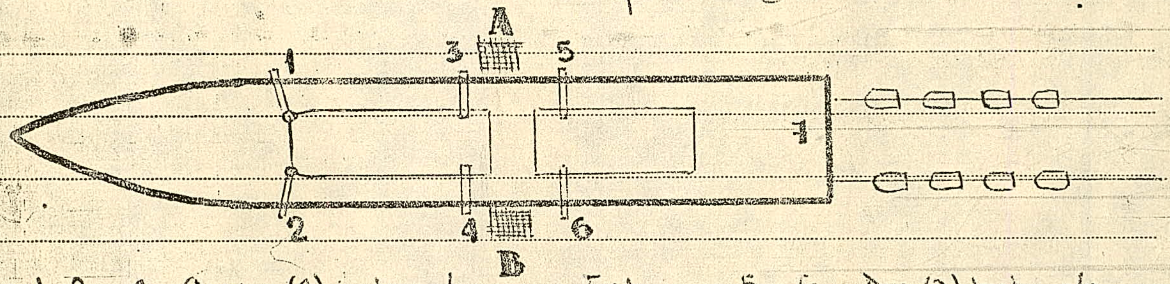
TIEMPOS CORRELATIVO	REAL	ACAECIMIENTO
-	1903	Puesto de sol.
-	1929	Fin de crepúsculo.
0000	1930	D-2 ocupa posición 145º Cabo Pembroke 28000 yds.
0030	2000	D-2 ocupa posición 145º Cabo Pembroke 12000 yds.
0130	2100	D-2 inicia aproximación para fondear.
0145	2115	D-2 fondea e inicia arriado de botes.
		Se produce pleamar local.
0345	2315	Zarpada ola de asalto desde D-2, vectoreo.
0400	2400	Ola de asalto arriba a la playa.
0800	0400	El grupo de asalto establece el cerco.
1000	0600	Hora H.

7 — 11

DESARROLLO DE LA OPERACION: El Buque fue destacado para ocupar posiciones iniciales a 1230 hs. Se ordenó adoptar condición de preparación 3. A esa hora todas las embarcaciones del desembarco (21) estaban listas en las posiciones previstas en cubierta con su palamenta completa.

Se ordena establecer silencio visual, de luces de Navegación, Emisiones Sonar y Radioeléctricas, Radares Aire y Navegación. Con el radar de búsqueda de superficie se cumplió un plan de emisión de 2 vueltas de antena en periodos variables de 2 a 4 minutos. A 1900 hs. se ordena emisión continua con radares de navegación y búsqueda de superficie. A 1930 el Buque ocupa posición al 145° Fo SAN FELIPE 14. Se verifican ocultación total de luces y se apagan luces interiores con excepción de las rojas indispensables para el movimiento del personal, a efectos de permitir el acostumbramiento a condiciones de trabajo a oscuras. Se inicia aproximación a baja velocidad hacia el punto de fondeo en Enriqueta. Se cubren puestos de combate y el personal afectado al desembarco cubre las estaciones correspondientes. Asimismo se cubren en forma permanente los montajes de 20 mm. y las 4 ametralladoras de 12.7, montadas especialmente antes de zarpar, en lugar de los cañones de saludo.

La organización de las estaciones de desembarco fue la siguiente:



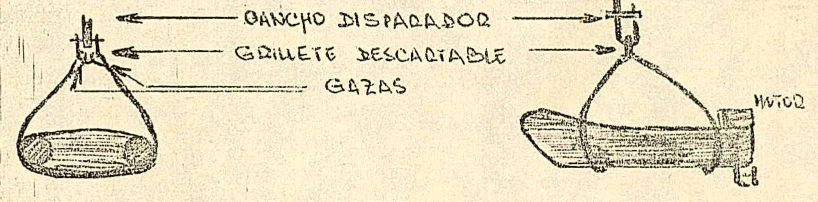
Estaciones 1, 2 y 4: Cuatro (4) botes c/u. Estaciones 5 y 6: Dos (2) botes c/u.

Estación 3: Cinco (5) botes. Estación 7: Tres (3) motores de repuesto

Los pescantes de las estaciones 3 y 4 fueron modificados para permitir el arriado de botes. Cada estación contaba con un (1) Oficial y siete (7) hombres.

El personal de I.M. fue concentrado en estaciones de espera con excepción de los motoristas de cada embarcación que fueron arriados con las mismas.

Los botes fueron arriados con fajas improvisadas con cabos de nylon de 1.5" de mena, según diagrama con los motores colocados:



DESTRUCTOR A. SANTISIMA TRINIDAD
FOLIO
Nº 25

Para el embarco del personal de I.M. en los botes, se largaron en el centro (ref. A y B) dos (2) redes de desembarco.

A 2105 se fondea en Pto. Enriqueta con 5 grilletes. El Buque hace buena cabeza. Se comienza el arriado de las embarcaciones. A medida que los botes están en el agua se ponen los motores en marcha (para verificar su funcionamiento) y se dirigen a las posiciones A y B con boza y codera, y en el orden de llegada de éstos embarca el personal designado de la APCA y las secciones de la AGBT, con sus pertrechos (se dio prioridad a los botes de las estaciones 5 y 6 que debían hacer el reconocimiento previo. A medida que cada bote era completado se dirigía hacia las amarras con flotadores que, una por banda, se habían largado por largo desde toldilla. Allí la estación 7 estaba en condiciones de reemplazar los motores que pudiesen tener dificultades.

A 2118 se largó del Buque el primer grupo de botes (para reconocimiento) formado por dos (2) botes tipo ZODIAC y un (1) KAYACK, que trasladaban el siguiente material y personal:

MATERIAL: Visor nocturno tipo NOCTRON
Armamento ligero.
Equipo de comunicaciones portátil.

PERSONAL: Diez (10) hombres (4 en cada ZODIAC y 2 en el KAYACK).

Este grupo reconoce una playa, que da como apta, más cercana a la posición del Buque, que la planificada originalmente. El grupo de reconocimiento llegó a la playa a 2135 hs. El grupo principal se largó del Buque a 2245 hs. y estaba formado por 19 botes. De todos los motores usados, falló solamente uno y el bote correspondiente fue remolcado (Se intentó cambiar el motor pero en la maniobra se cayó al agua).

A 2320 el último grupo de botes llegan a la costa y regresó a bordo un (1) bote de goma del primer grupo con un motorista que había retrocedido para guiar al grueso y no los pudo localizar. Se lo recuperó y fue destacado a tierra con el primer vuelo de helicóptero.

Se coordinó el movimiento de los botes vectoreándolos con equipos VHF y FM, y uno (1) de ellos tenía una pantalla reflectora radar. Se pudo comprobar la visualización de los mismos en el radar, en esas condiciones de mar, aún sin pantalla reflectora radar.

A 2324 se avistan en la costa dos (2) bengalas color verde, interpretándose como señales de sin novedad por parte de los isleños, dado que no se tuvieron indicios de disparos con armas de fuego ni movimientos de alarma.

A 2330 se comienza a levar y se comprueba que el buque había hecho cabeza en una piedra que es izada con el ancla.

A 2353 se zarpó y se inicia patrulla en sector próximo a la zona de desembarco, posición favorable para hacer apoyo de fuego a pedido de las Fuerzas de Desembarco.

A 0017 se ordena retirada de Puestos de Combate y se cubren Puestos de Crucero de Guerra (Condición de Preparación 3).

A 0630 las Fuerzas de Desembarco llegan a las playas correspondientes y sucesivamente se asegura la cabecera de playa, se toma el aeropuerto, se despeja la pista para permitir aterrizajes, se rastrilla la zona para eliminar francotiradores. A 0630 y simultáneamente con el desembarco esta Unidad difunde, en la frecuencia de la radioemisora local, un comunicado en inglés en el cual se solicitaba la rendición y el proceder mesurado para evitar daños y desgracias personales en civiles y militares. Se levantan las restricciones de emisión.

A 0848 comenzó el aterrizaje de aviones HERCULES C 130 con tropas de ocupación.

Aproximadamente a 0830 el Gobernador de las Islas pide parlamentar, a 0930 se rinde incondicionalmente.

A 1750 se fondea en Puerto Groussac sin novedad y dada la zarpada del DEHE, se asumen las funciones de Buque de Informes de Combate, Control Aéreo del Area, Guardia Radar e Identificación. A partir de ese momento el Buque pasa a condición de buque fondeado manteniendo cubierta la Central de Operaciones y el 50% de sus armas listas a usar. Se cumplen tareas de rastrillado con helicóptero, relevamiento, traslado de personal y control aéreo zonal.

Durante toda la travesía, acción y posterior el Buque brindó facilidades de Comando y comunicaciones al Comandante del Teatro de Operaciones y Comandante de la Fuerza Anfibia.

PARTE II - ORDEN CRONOLOGICO:

A Hb: 1635 hs. se cayó al Rv = 198° a 30 PCM al recibirse la orden de destacarse.

A Hb: 1715 hs. se cayó al Rv = 208° a 42 PCM al llegar al punto "M".

A Hb: 1800 hs. se aplicaron 48 PCM.

7 — 14 A Hb: 1820 hs. se cayó al Rv = 303° al llegar al punto "N".

A Hb: 1920 hs. se cayó al Rv = 307° al llegar al punto "O".

A Hb: 1951 hs. se cayó al Rv = 305° al llegar al punto "Q".

DESTRUCTOR SANTISIMA TRINIDAD
FOLIO 26
Nº

A hs: 2015 se cayó al Ru = 278° se inició aproximación al fondeadero.

A hs: 2030 se aplicaron 36 PCM - Revoluciones de maniobra.

A hs: 2100 se fondeó en Puerto ENRIQUETA (Islas Malvinas) al 213° de Punta Caballo 0'65 con (5) cinco grilletes al agua.

A hs: 2101 se inició largado de botes con personal de APCA y AGBT.

El viento era de 8 Nds del 290° - El mar era del 280° - Estado 1.

La luna era de 1/2 Creciente al Az = 000 - Hora de puesta: 2350 hs.

A hs: 2245 se finalizó largado de botes.

A hs: 2320 se comenzó a levar.

A hs: 0009 el Buque zarpó.

A hs. 0025 se cayó al Ru = 180° 36 PCM.

PARTE III - MATERIAL: Se cayó un (1) motor fuera de borda al intentar recambiarlo, por falla en el aironave.

PARTE IV - PERSONAL: Se apreció alto espíritu de colaboración y disciplina. No hubieron menciones especiales.

PARTE V - CONSUMOS Y REMANENTES: De acuerdo con la planilla respectiva.

PARTE VI - COMENTARIOS Y SUGERENCIAS:

1. El cambio de fecha y hora de la operación durante la travesía desconcertó a las fuerzas de defensa que poseían información de inteligencia previa al respecto, si bien no de detalle, y se posibilitó actuar con cierta sorpresa.

2. Un objetivo prioritario de gravitación fue la captura de la radioemisora local, debiéndose asegurar la radiodifusión propia para acción psicológica.

3. Se apreció poca coordinación de requerimientos de comunicaciones con posterioridad al asalto anfibio.

4. Se apreciaron mal uso de sistemas criptográficos. No uso del parafraseo. Mensajes de gran longitud con formatos similares.

5. Durante la aproximación al objetivo faltó informe NEGATIVO por parte de la exploración propia.

6. El Comandante del Teatro de Operaciones debería tener informa- 7 — 17 ción de movimiento de fuerzas propias, tanto navales como aéreas y de ejército.-

7. El punto más próximo a STANLEY de la derrota de aproximación final fijaba 30 Millas como distancia mínima; esto demostró ser poco por cuanto una aeronave civil pudo observar los buques en vuelo de reconocimiento.

8. Luego de habilitado el aerodromo se apreció falta de coordinación entre los vuelos de Aviación Naval con los de FAA.

9. Se apreció falta de información previa del Area de Operaciones, siendo de interés desde gran tiempo atrás y ésta no debe ser únicamente de medios militares, sino que debe abarcar todas las áreas por cuanto es sabido que todos los medios civiles se movilizan ante requerimientos de autodefensa.

10. El Buque no está preparado como Buque de Comando y Control. Deben preverse una sala de situación y sistemas criptográficos ON LINE.

11. Las órdenes tácticas deben ser dadas en los circuitos tácticos de Comando.

12. Con respecto a la operación de desembarco de comandos que realizó el Buque se aprecia:

a. La mayor demora se produce durante el embarco de hombres y pertrechos en los botes de goma. Para los primeros se deben prever por lo menos (2) redes de desembarco más y el equipo que se debe trasladar debe estar preparado en forma tal de poder manipularlo con facilidad, realizar un adecuado control (evitar pérdidas) y estibarlo en forma rápida y simple.

b. Dada la vulnerabilidad del Buque, al estar tan próximo a la costa, el éxito de la operación peligra de existir un puesto de vigilancia.

c. Es conveniente que la luna esté hacia el objetivo para no recortar la silueta del Buque contra el horizonte.

d. La noche debe ser clara o la luna estar en cuarto creciente o decreciente para facilitar la maniobra de arriado de botes y el embarco de material y pertrechos y es muy conveniente un prolongado período de acostumbramiento a la oscuridad para todo el personal afectado a la maniobra.

e. Se debe practicar la maniobra cuantas veces sea necesario para lograr velocidad con precisión y evitar dar órdenes que en noche silenciosa pueden ser audibles a gran distancia.

DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD" FOLIO N° 27

f. Es necesario contar con uno o varios equipos tipo NOCTRON, de gran potencia para:

(1). Visualizar formas de costa, permitiendo un reconocimiento somero, debido normalmente el desconocimiento del area.

(2). Verificar la presencia de puestos de vigilancia del oponente.

(3). Ubicar focos de resistencia y poder dirigir con eficacia las armas propias.

(4). Visualizar el desplazamiento de las fuerzas propias.

g. Para la elección del lugar del desembarco debe considerarse que:

(1) La posición de la playa elegida debe estar lo más próxima posible a la posición del Buque, dadas las dificultades de orientación de los botes de goma.

(2). El área debe estar libre de cachiyuyos para permitir la aproximación de los botes con motor en caso de saber la no presencia del oponente.

(3). Si hay rompientes próximas, estas favorecen la disimulación de ruidos propios. Idem si el viento viene desde la costa elegida.

(4). Las condiciones de profundidad, corrientes y referencias náuticas deben permitir que se garantice dado la limitación en la autodefensa del Buque.

(5). En caso que se deba fondear hay que estar en condiciones de largar por ojo el ancla en caso de ser necesario afrontar alguna emergencia.

SECRETO

DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD" FOLIO Nº 23

ANEXO 3

1. PROCEDIMIENTOS TACTICOS PROPIOS Y DEL ENO, VIRTUDES Y DEFECTOS

El Destructor A.R.A "SANTISIMA TRINIDAD" no estuvo en contacto táctico con el enemigo, salvo en la noche del 1/2 de mayo, cuando una sección de aviones SEA HARRIER efectuó exploración en contacto sobre el GRUTAR 79.1 sin entrar en alcance de las armas.- Esta circunstancia ha impedido que desde el buque se haya podido efectuar una apreciación directa sobre la bondad de los procedimientos tácticos propios y del enemigo.

No obstante lo indicado, se efectúan algunas consideraciones sobre hechos puestos en evidencia durante las operaciones, u obtenidos de la escucha de los canales de media frecuencia del enemigo.

1.1 Operaciones Conjuntas Propios. En este rubro se puso de manifiesto una total carencia de procedimientos para el empleo conjunto de las fuerzas con la consiguiente falta de adiestramiento conjunto que ello implica.

Desde el buque se advirtieron en este aspecto las siguientes falencias:

a. Deficientes procedimientos de reconocimiento e identificación , (A.R.A - F.A.A), confeccionados sin tener ningún conocimiento de la esencia del Control Aereo en el mar y de los problemas que el vuelo de aeronaves no identificadas trae aparejados a la defensa aérea de una fuerza naval.

b. Diferencias en las bandas de frecuencia de los canales tácticos, (A.R.A - F.A.A), originando en los buques carencia de capacidad de control aéreo por falta de equipos, y en los aviones de F.A.A imposibilidad de comunicarse con los buques en la banda, (UHF), en que éstos tienen la mayoría de sus equipos.

c. Utilización de diferente idioma operativo, (A.R.A - F.A.A).

d. Falta de procedimiento de control aéreo conjunto, (A.R.A - F.A.A), y consiguiente falta total de adiestramiento en el tema, habiéndose tenido que improvisar tal procedimiento sobre la marcha y por radio con resultado menos que mediocre y parcializado a algún buque y algunos pilotos.

e. Falta de capacidad por parte de F.A.A de efectuar ataques aéreos a fuerzas navales con probabilidad de éxito y aceptabilidad razonable, por falta de adiestramiento conjunto en este tipo de operación.

...///2

DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD" FOLIO N° 29

Esta incapacidad se apreció desde abordo a traves de una serie de ataques de adiestramiento que F.A. realizó sobre el buque durante los meses de abril y mayo, los cuales evidenciaron desconocimiento total de las tácticas y de la capacidad de detección y rechazo AA. de una fuerza naval.

f. Falta de capacidad (y en cierta medida medios) por parte de F.A. de efectuar búsqueda aérea y exploración en contacto, por falta de adiestramiento conjunto. Vale para este aspecto lo indicado en el ítem anterior ya que también se practicó sobre el buque este tipo de operación con resultados idénticos en las prácticas de ataque.

g. Falta de canales o procedimientos para el intercambio rápido y eficiente de información de inteligencia (A.R.A., F.A.), resultando en un pobre o nulo intercambio de la información mencionada.

h. Carencia de un sistema conjunto seguro para intercambio de información de contactos.

i. Independientemente de lo apreciado directamente desde a bordo, es un hecho que se carece de procedimientos conjuntos para realizar cualquier otrotipo de operación.

1.2. PROCEDIMIENTOS CONJUNTOS DEL ENO: Por el contrario, el resultado a la vista de las operaciones británicas evidencia la existencia de adecuados procedimientos conjuntos, excelente adiestramiento conjunto, y el convencimiento de que la guerra ES una operación conjunta. Particularmente se pudo desde abordo y por medio de la interceptación de comunicaciones apreciar los siguientes aspectos:

a. Utilización sin restricciones de canales de comunicaciones en MF y HF para las tres fuerzas armadas para ligarse entre sí, en un teatro que por su extensión no permitió el uso de bandas más discretas para el control de las operaciones.

b. A pesar de lo indiscreto del medio de comunicación, las posibilidades de obtención de inteligencia fueron minimizadas, sin distinción de la fuerza armada a la que pertenecía la estación por
1- Correcto uso de procedimientos conjuntos de comunicacion.
2- Alta profesionalidad de los operadores.
3- Cambio continuado de los indicativos de llamada.
4- Precisión de sintonia de los equipos.
5- Utilización de un código abreviado de operaciones de uso conjunto.

c. Se apreció una gran rápidez de decisiones para afrontar las diferentes eventualidades a cualquier hora del día, lo cual habla de una correcta delegación de autoridad independientemente de la fuerza armada a la que perteneciese.

d. En ningún caso se destacó la existencia de conflictos de jurisdicción o responsabilidad entre comandos a los que pertenecian las,

DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD"
FOLIO
Nº 30

distintas estaciones, lo cual da indicios de un planeamiento conjunto perfectamente desarrollado.

1.3. UTILIZACION DE HELICOPTEROS POR EL ENO: La fuerza enemiga hizo utilización masiva de helicópteros. De la escucha de los canales de control y logísticos en MF surge lo siguiente:

a. Los helicópteros llevaron el peso de la guerra antisubmarina. Estos helicópteros además de cumplir puntos de calada efectuaban exploración con sus radares.

b. Existían helicópteros a la orden para investigación de duendes (posiblemente en configuración antisuperficie).

c. En tierra el empleo de helicópteros fue extensivo detectándose su uso en las siguientes operaciones: transporte de personal, transporte logístico, transporte de bajas, retransmisor de comunicaciones, salvamento de unidades navales averiadas.

d. En la totalidad de los canales interceptados hubo helicópteros operando como estaciones.

1.4. EL PROBLEMA DE LA IDENTIFICACION DE DUENDES: El hecho de que las fuerzas propias y las del ENO poseen sistemas misilísticos de alcance mayor al visual, trajo nuevamente a consideración el problema de la identificación de los contactos de superficie en zonas con posibilidad de encontrarse con mercantes o pesqueros propios o neutrales.

En la mayoría de los casos en que se efectuaron encuentros de este tipo no se contaba con información alguna sobre presencia del buque involucrado en la zona, o se poseía información muy imprecisa (a los efectos considerados) a través de las partes que sobre tráfico marítimo emite el CONATRAN.
Lo expresado se debió a:

a. Carencia de medios de exploración aérea basada en tierra que permitiera cubrir el área de intereses en su totalidad y con la debida persistencia.

b. Falta de difusión de información sobre tráfico mercante proveniente de la exploración efectuada por la F.A.A.

c. Desconección total de las fuerzas de superficie y los medios aéreos de exploración que fueron dedicados exclusivamente a servir los requerimientos de los medios de ataque aéreo.

SECRETO

DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD" FOLIO N° 31

2. SUGERENCIAS PARA SUBSANAR DEFICIENCIAS

2.1. OPERACIONES CONJUNTAS

La carencia de procedimientos y adiestramiento conjunto es el resultado inevitable de los permanentes antagonismos y recelos que por razones de jurisdicción, (en la pertenencia y uso de los medios, e incluso territoriales), existen entre las tres Fuerzas Armadas. La confrontación con Inglaterra es una acabada prueba, (que por otra parte no necesitaba ser demostrada nuevamente), de que las guerras las libran los países como un todo, y que el concepto de guerra particular por fuerza armada separada constituye un error garrafal.

A efectos de solucionar este grave problema es necesario:

a. Dar al Estado Mayor Conjunto en la práctica, jerarquía de estado mayor operativo con autoridad efectiva.

b. Dar carácter prioritario a la elaboración de doctrina y procedimientos de operaciones conjuntas.

c. Introducir en TODOS los programas de las escuelas y centros de adiestramiento, el estudio de las operaciones conjuntas y ejecutar ejercicios y juegos de guerra con las escuelas homólogas de las otras Fuerzas Armadas.

d. Ejecutar con la debida asiduidad ejercitaciones conjuntas con empleo de tropas y medios en el terreno y en el mar.

e. El poder ejecutar con éxito lo indicado en los párrafos precedentes requiere como condición previa necesaria la deposición de toda actitud fundamentada en recelos y antagonismos inútiles.

2.2. UTILIZACION DE HELICOPTEROS

El resultado de las operaciones en Malvinas, lo conocido por otras fuentes, y las conclusiones de la interceptación de comunicaciones ponen de manifiesto el rol decisivo que le cupo al helicóptero en el esfuerzo británico.

Dado que todos esos helicópteros fueron transportados por mar o formaron parte de la fuerza naval inglesa, es conveniente reflexionar sobre el uso táctico del helicóptero en el mar, o desde el mar.

a. La primera conclusión, que no es nueva, pero que sí ha sido reforzada por lo acontecido en esta guerra, es que el helicóptero, como medio, es INSEPARABLE del concepto de guerra naval moderna.

Tan inseparable como pueden serlo el cañón o el misil de buque.

b. Lo indicado en párrafo anterior sugiere rever la disponi-

///...

///...

DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD" FOLIO Nº 32

bilidad y uso de helicópteros en nuestra Armada. En tal sentido se estima conveniente:

(1) Disponer de una escuadrilla de helicópteros A/S de aproximadamente 12 unidades y de las plataformas navales que los transporten, como elemento básico de la defensa antisubmarina, rubro en que en la actualidad nuestra capacidad es prácticamente nula.

SH60

(2) Disponer de una escuadrilla de helicópteros LAMP'S para embarcar en los destructores dotada de un número de unidades igual a una vez y media la capacidad total de los destructores. (Aproximadamente 15).

(3) Disponer de una escuadrilla para helitransporte de tropas con el número de helicópteros necesario para el desembarco de un Batallón de I.M. y la Unidad naval que los transporte (tropas y helicópteros).

(4) Disponer de una escuadrilla de helicópteros de propósitos generales, con unidades aptas para transporte de carga, y otras para transporte de autoridades y personal.

c. La operación de la escuadrilla A/S y de transporte de tropas requiere se disponga de dos plataformas navales al efecto. Considero que si no se aspira a una alta sofisticación técnica, ambas pueden diseñarse y construirse en el país a partir de diseños de mercantes existentes.

d. Con respecto a la necesidad de los medios sugeridos conviene subrayar que de nada valen los buques de superficie si no se lo puede enviar al Teatro de Operaciones por falta de defensa A/S, o aún ya en dicho teatro, si no pueden ver o utilizar sus armas más allá del alcance de sus propios sensores, ni tampoco tiene mayor sentido una Infantería de Marina sin la capacidad anfibia.

2.3. <u>LA IDENTIFICACION DE DUENDES</u>

Las carencias de la Armada en este aspecto son parte de un problema mucho mayor constituído por la falta de medios aeronavales de exploración. Estimo como solución del problema:

a. Disponer de una escuadrilla de aviones antisubmarinos y de exploración de larga autonomía, que vendría a paliar la carencia A/S, y proveer exploración en caso necesario.

b. Disponer de una escuadrilla de aviones puramente exploradores, de gran radio de acción basados en tierra.

c. Alentar a la F.A.A. a disponer de una escuadrilla de avio-

///...

SECRETO

///...

FOLIO Nº 33

nes de exploración con idéntico adiestramiento que las propias.

Con respecto a la exploración aérea de superficie conviene recalcar que se trata de una capacidad cuya posesión es vital ya que por su importancia, la falta de la misma compromete decisivamente la mera posibilidad de operar fuerzas de superficie con razonable seguridad y probabilidad de éxito.

2.4. LA DEFENSA ANTIAEREA PUNTUAL DE LA FUERZA NAVAL PROPIA

En este aspecto la futura incorporación de los Destructores y Corbetas MEKO solucionará el problema, independientemente de que dicha incorporación produzca una disminución en la capacidad de detección aérea temprana. Restaría solucionar lo que concerniente a este rubro corresponde a los Destructores tipo "HERCULES". La solución requiere un estudio muy cuidadoso dada la falta de capacidad de dichos buques para admitir modificaciones, pero considero el tema lo suficientemente importante como para sugerir la reconsideración de la decisión de instalar EXOCET al Destructor "SANTISIMA TRINIDAD" en beneficio del estudio de si en el lugar previsto para dichos misiles no es posible instalar un sistema de misiles o cañones AA de defensa puntual con mejor rendimiento para la capacidad global del buque.

ARMADA ARGENTINA
DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD"

JOSE LUIS TEJO
CAPITAN DE FRAGATA
Comandante del Destructor
A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD"

SECRETO

DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD"
FOLIO
Nº 34

ANEXO 4

SORPRESAS TACTICAS Y TECNICAS

Por no haber entrado, el buque, en contacto táctico con el enemigo, no fue posible observar directamente medios o tácticas que constituyeran sorpresas. De cualquier manera, por lo conocido hasta la fecha sobre el conflicto, puede determinarse a priori que no fueron utilizadas por parte del enemigo ni técnicas ni tácticas que no fueran conocidas de antemano, con excepción de:

1. Gran eficacia de los aviones SEA HARRIER como interceptores, sobre todo cuando operaban armadas con misiles SIDE WINDER con guiado radar activo.

2. Gran vulnerabilidad de los aviones de ataque modernos a la defensa antiaérea, (especialmente el SEA HARRIER).

3. Gran vulnerabilidad de los buques modernos.

El análisis del tipo de construcción de los buques de guerra modernos, y su vital dependencia de la electrónica habría permitido determinar previo a la confrontación de Malvinas, que tales buques eran fácilmente neutralizables en su capacidad ofensiva o como portadores de sensores.

El recuento de pérdidas inglesas y el análisis de la forma en que se lograron los hundimientos, han mostrado como hechos no tatalmente previstos que también es relativamente fácil hundir buques de guerra modernos, ya que en la mayoría de los casos bastó con un misil o una bomba. Esto resulta notable si se piensa que el misil MM-38, (o AM-39), atraviesa como máximo espesores de acero de sólo 20 mm.

Esta circunstancia llama a reflexionar sobre si en las especificaciones de buques de guerra no es conveniente incorporar nuevos elementos que hagan a la resistencia al castigo, (compartimentación, distribución, redundancia y coraza), aceptando las penalidades en tonelaje que eso significa.

ARMADA ARGENTINA
DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD"

JOSE LUIS TEJO
CAPITAN DE FRAGATA
Comandante del Destructor
A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD"

SECRETO

DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD" FOLIO Nº 35

ANEXO 5

GUERRA ELECTRONICA, RENDIMIENTO Y EMPLEO POR CADA BANDO.

1. Preparación de la Unidad.

a. CME Preparación deficiente porque no ha sido aún provisto e instalado el interferidor comprado hace ya diez años, no disponerse de granadas chaff para el cañón, y ser dudosa la efectividad de los cohetes chaff de que se dispone.

b. MAE El buque operó con una buena capacidad pasiva en las bandas D a I, ya que pese a lo modesto del equipo instalado, éste tuvo buen rendimiento en ambientes electromagnéticos poco densos. Su efectividad en combate no fue apreciada por no haber operado el buque en contacto con el enemigo. En el resto de las bandas radar no se dispuso de sensor alguno.

Para la búsqueda e interceptación de comunicaciones de HF y MF se instalaron dos receptores 51-S-1, con mejor capacidad de búsqueda que los propios del buque.

2. Resultado de la Interceptación de Comunicaciones

El buque, principalmente durante el mes de junio, realizó un intenso trabajo de interceptación y análisis del tráfico de comunicaciones radiotelefónicas del enemigo en MF y HF. La inteligencia obtenida fue informada al Comando de Operaciones Navales a medida que fue siendo elaborada. Sobre su oportunidad, eficacia y organización caben hacer las siguientes consideraciones:

a. El trabajo que requirió aproximadamente 40 miembros de la dotación, y la utilización de 7 receptores y 6 grabadores, se pudo realizar por el hecho de que el buque no estuvo empeñado tácticamente en ninguna otra tarea, y gracias al anormal nivel de conocimiento del idioma inglés de los oficiales y personal subalterno.

b. La labor se desarrolló por el procedimiento de grabación, traducción, interpretación y análisis. No fue posible la traducción simultánea dadas las dificultades de recepción, (calidad de recepción mala por la gran distancia, imposibilidad de escuchar a todos los corresponsales de cada red, falta de adiestramiento, dado que el rol fue totalmente improvisado).

c. Para evacuar la inteligencia obtenida se debió romper el silencio RT con mensajes cifrados muy extensos que al ser transmitidos por el método "no contestar", implicaban cada uno, transmisiones de alrededor de una hora o más, de duración. En oportunidades se emitieron hasta seis de esos despachos por día.

d. La capacidad del buque para interceptar fue seriamente limitada por su posición geográfica, ya que en general se trató de frecuencias de la banda de MF, (menores de 3.500 Khz), y las distan

///...2

ANEXO 5

[illegible]

1. Preparación de la [illegible]

a. [illegible] parte de la [illegible] preparatoria [illegible] de [illegible] ya [illegible], no [illegible] para el [illegible], y [illegible] la efectividad de los [illegible].

b. [illegible] buena [illegible] de los [illegible] que [illegible] del equipo [illegible] [illegible] el [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] el [illegible] [illegible] de [illegible] [illegible] la [illegible].

Para la [illegible] e interrogación [illegible] y [illegible] se [illegible] de [illegible] que [illegible].

2. Resultado de la [illegible] comunicaciones

Aunque, principalmente durante el [illegible], no llegó un [illegible] de [illegible] comunicaciones [illegible] la inteligencia obtenida fue [illegible] que [illegible] y organización [illegible].

a. El trabajo que [illegible] aproximadamente 40 [illegible] de la [illegible], [illegible] de [illegible] y [illegible], se pudo realizar por el hecho de que el [illegible] [illegible] [illegible] nivel de conocimiento [illegible] y personal [illegible].

b. La labor [illegible] por el [illegible] de [illegible], [illegible], interpretación y [illegible] [illegible] la [illegible] [illegible] [illegible] de [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] todos los [illegible] de [illegible] [illegible] [illegible].

c. Para [illegible] la [illegible] por el [illegible] [illegible] que [illegible] al [illegible] por el [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] de una [illegible] de [illegible] [illegible] de [illegible].

d. La [illegible] para [illegible] [illegible] por [illegible] [illegible] en general [illegible] [illegible] [illegible] ([illegible]), [illegible].

.../...

SECRETO

DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD" FOLIO N° 36

cias a los emisores fueron muy grandes.

e. No se contó con inteligencia previa que ayudase a la interpretación del tráfico interceptado. En este sentido, una publicación de comunicaciones conjuntas británicas, que el suscripto obtuvo a fines de 1979 y que fuera remitida desde la Comisión Naval Argentina en Europa a la Jefatura de Inteligencia, no pudo ser provista al buque por no haber sido, aparentemente hallada en los archivos.

f. Fue muy conveniente la centralización y control de las tareas de interceptación realizada por el C. O. N., trabajo que impidió la dispersión y duplicación de esfuerzos, organizando la escucha y canalizando la inteligencia.

g. Pese a los esfuerzos realizados no fue posible identificar e interceptar las emisiones de LINK entre los buques, no pudiéndose, de cualquier manera, asegurar que no se utilizó HF ó MF en las redes de LINK, dado que no se dispuso de elementos idóneos para el análisis de señales complejas.

3. Interferencias a las Comunicaciones del Enemigo

Las interferencias que en diversas oportunidades ordenó ejecutar el C. O. N. sobre los circuitos de comunicaciones del enemigo fracasaron totalmente. Ello se debió a:

a. Lejanía de las estaciones a interferir y poca capacidad en potencia que no permitían lograr un adecuado equilibrio de la ecuación de Jamming.

b. Falta de personal superior y subalterno adiestrado y capacitado en este tipo de Guerra Electrónica.

c. Inexistencia en nuestra ARMADA de ejercicios de este tipo que hubieran podido dar experiencia sobre su utilización.

4. Uso del CONEM por la Fuerza Propia

Los planes CONEM confeccionados para ser utilizados por la Fuerza Propia fueron excesivamente restrictivos. Tanto que en la práctica no fueron cumplidos porque implicaban la virtual imposibilidad de comunicarse y ejercer el comando y control, restando también, en gran medida, la posibilidad de detectar.

5. Empleo de la Guerra Eléctronica por el Enemigo.

El buque no pudo hacer ninguna apreciación directa sobre el uso de esta capacidad por el enemigo. Sin embargo del resultado conocido de las acciones pueden inferirse que su equipamiento de CME contra radares en sus buques es pobre o muy ineficaz, ya que:

a. No pudieron desviar los misiles MM-38 y AM-39.

b. No efectuaron interferencias al radar de Fuerza Aérea en Puerto Argentino.

c. No efectuaron interferencias a los radares de exploración aérea propios.

SECRETO

DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD" FOLIO Nº 37

SUGERENCIAS RELATIVAS AL USO DE LA GUERRA ELECTRONICA

1. Preparación de la Unidad

Es imprescindible que el buque sea dotado de equipo o equipos de CME contra radares de CT y búsqueda acordes a la amenaza que se debe enfrentar, así como de lanzadores de chaff que al menos teóricamente tengan alguna chance contra misiles dotados de radares monopulso y capacidad de homming on jamming.

Es asimismo necesaria la instalación abordo de un equipo MAE con capacidad de separar señales en un ambiente electromagnético denso, tal como el que necesariamente se encontrará en un combate misilístico.

2. Interceptación de comunicaciones

Las dificultades experimentadas por el buque para obtener un buen rendimiento de la interceptación de los canales del enemigo sugieren las siguientes consideraciones:

a. Gran parte de la información interceptada era de interés inmediato, por lo que de contar con personal idóneo y equipamiento adecuado en el área de operaciones, se hubiese podido aprovechar mejor y obtener conclusiones inmediatas.

b. Se aprecia que el rendimiento en la interceptación de un buque es considerablemente menor que una estación terrestre, fundamentalmente por la posibilidad de que esta puede tener antenas direccionales adecuadas.

c. Los dos párrafos anteriores fundamentan la necesidad de prever el material y personal para el montaje de estaciones de interceptación terrestre anexas a los comandos operativos en el terreno. (En este caso debió estar en Puerto Argentino).

3. Interferencias de Comunicaciones

Los problemas habidos lo fueron exclusivamente de adiestramiento y provisión. Un buen adiestramiento en técnicas de interferencias en comunicaciones es factible con mínimas erogaciones ya que no requiere equipamiento especial.

El prever las CME de comunicaciones como algo más que un simple título vacío en la planificación es algo que solo requiere profesionalidad, y que está ligado a la carencia de conciencia de la G. E. en la guerra moderna, (y antigua). En este aspecto debe desterrarse la creencia de que la G. E. es algo a lo que solo tienen acceso los ingenieros electrónicos.

4. Uso del CONEM

Su confección también cae dentro del tabú de la G. E. en nuestra ARMADA. Debe comprenderse que el CONEM debe ser el resultado práctico de balancear la necesidad de restar al enemigo la posibilidad de obtener inteligencia de nuestras emisiones, con la necesidad

SECRETO

FOLIO Nº 38

///...-4-

de obtener con dichas emisiones, inteligencia para uso propio, proveer a las comunicaciones, comando y control de las fuerzas propias. En la actualidad, es casi impracticable balancear la ecuación con ambos miembros en cero. Eso implica que se DEBE emitir. El arte está en proveer a las necesidades con el mínimo de emisión. Existe bibliografía al respecto que debe divulgarse e incorporarse como elemento de estudio en los cursos correspondientes.

ARMADA ARGENTINA
DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD"

JOSE LUIS TEJO
CAPITAN DE FRAGATA
Comandante del Destructor
A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD"

SECRETO

DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD"
FOLIO
Nº 39

ANEXO 6

COMPORTAMIENTO DEL PERSONAL, EVALUACION DEL ADIESTRAMIENTO

1. PERSONAL

El comportamiento del personal fue excelente, habiéndose detectado solamente cuatro casos, (un Suboficial, un Cabo Principal, y dos Cabos Segundos), de cuya aptitud para el combate se duda por haber evidenciado de alguna forma una actitud medrosa.

Dicha actitud no fue en ningún caso marcadamente manifiesta, ni los causantes dejaron de cumplir con sus obligaciones correctamente.

En todo momento la colaboración de la dotación y plana mayor fue entusiasta y sin retaceos, mostrando en muchas ocasiones, sobre todo la plana mayor, inquietud por la pasividad con que operó el buque.

2. ADIESTRAMIENTO

En lo que respecta al adiestramiento, el nivel general de la unidad al iniciarse las operaciones era de BASE POBRE, contándose con una dotación que durante 1980 y 1981 habían participado solamente del alistamiento, recepción y pruebas de la unidad, habiéndose cumplido luego, durante la primera etapa de mar del año en curso, con ejercitaciones que hacen a la maniobra general del buque. Este nivel fue mejorándose sobre la marcha de las operaciones, sin cumplir con un orden orgánico y progresivo, llegándose a alcanzar un nivel más o menos aceptable en términimos generales, pero que dejó huecos importantes, sobre todo en los aspectos antisubmarino y antiaéreo.

Por haber sido el buque incorporado en diciembre ppdo., su problema de adiestramiento es único, sin embargo, en nuestra orgánica actual se identifican una serie de deficiencias que llevan a pensar que si el buque hubiése sido incorporado uno o dos años antes, la situación sólo hubiese sido un poco mejor, y sin duda igual en los aspectos fundamentales del uso de las armas.

Esto se debe a que:

a. Los relevos de grandes porcentajes de personal y plana mayor en forma simultánea al fin de cada año desarticulan los equipos operativos de a bordo y obligan a iniciar anualmente el adiestramiento desde niveles muy bajos.

SECRETO

DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD"
FOLIO
Nº 40

b. No existe un programa de lanzamiento de misiles que permita el adiestramiento en este aspecto, ni existen los blancos y elementos de verificación de los lanzamientos, que posibiliten la concreción de dicho programa.

c. No se dispone de blancos modernos que posibiliten o siquiera hagan plenamente rentables las ejercitaciones de tiro con cañones. (el telón remolcado y la manga carecen de sentido frente a las posibilidades de la artillería actual).

d. La disponibilidad de munición para ejercicios es escasa por razones presupuestarias.

e. No se ha encarado un estudio ténnico profundo del que puedan derivarse tácticas y procedimientos de evasión antimisil, lo que da por resultado que en este rubro el adiestramiento sea pobre o nulo.

SUGERENCIAS

Los problemas de adiestramiento se minimizarían tomando las siguientes medidas:

1. Aumentar la veteranía de las dotaciones en las unidades hasta un mínimo de 3 años para oficiales y 5 para personal subalterno.

2. Efectuar los traslados de manera que no sean simultáneos en todas las unidades, y no superen por unidad el 10% de su dotación. (Romper el esquema de los traslados generales a fin de año).

3. Adecuar los egresos de escuelas y centros para poder cumplir lo indicado en 2.

4. Reforzar los centros de adiestramiento y escuelas, en crédito, personal e instalaciones para permitir mayor permanencia de los alumnos en los mismos a fin de que alcancen mayor grado de capacitación.

5. Aumentar el ingreso y consecuente egreso de las escuelas de formación a fin de contar en la A.R.A. con una masa de maniobra de personal adecuada como para hacer factible lo indicado, en 1., 2. y 4.

6. Organizar en forma concienzuda el adiestramiento en armas y operaciones adquiriendo los medios necesarios y asignando al adiestramiento los cupos de munición necesarios, como para que la posesión de armas y buques modernos tenga sentido práctico, y no de inventario.

7. La capacitación de personal superior se informa en documento separado.-

Sellos y firmas al dorso

ES COPIA

DESTRUCTOR A.R.A. «SANTISIMA TRINIDAD»
DEPARTAMENTO OPERACIONES

ANGEL JULIO PALAZZO
CAPITAN DE CORBETA
JEFE DEPARTAMENTO OPERACIONES

JOSE LUIS TEJO
CAPITAN DE FRAGATA
Comandante del Destructor
A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD"

SECRETO

DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD" FOLIO Nº 41

ANEXO 7

COMPORTAMIENTO DEL MATERIAL

1. FALLAS

a. Averías en el "Warm up connector" del brazo izquierdo del lanzador Seadart. Se produjo por falla de personal durante una tarea de mantenimiento. Reparada por el Taller de Armas Navales.

b. Golpeteo en el cojinete del pie de gallo principal del eje propulsor de babor. Falla producida por el desgaste natural del cojinete. Se entró a dique y cambió los 4 cojinetes de los 4 pie de gallo, debiéndose construir los correspondientes al eje de estribor por falta de repuestos.

2. COMPORTAMIENTO

El comportamiento del material fue excelente.

ARMADA ARGENTINA DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD"

JOSE LUIS TEJO
CAPITAN DE FRAGATA
Comandante del Destructor
A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD"

SECRETO

DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD"
FOLIO
Nº 42

ANEXO 8

DEFICIENCIAS LOGISTICAS

1. COMBUSTIBLE

a. El combustible provisto a esta Unidad por los diferentes petroleros no tenía la pureza prescripta. En el caso del provisto por el "PUNTA MEDANOS", el contenido de agua impidió completar el aprovisionamiento ya que solo se embarcó en los tanques desplazables. El provisto por el "CAMPO DURAN" estaba contaminado con otros productos más pesados, circunstancia que en una oportunidad lo obligó a lavar sus tuberías tirando al mar 110 toneladas de turbo naval.

b. El combustible sucio provoca abordo dos efectos altamente nocivos: formación de carbón en los quemadores, (hecho que ya ocasionó en el Destructor "HERCULES" una avería muy grave en una turbina), y tapado de filtros, que trae aparejado indisposición de la máxima potencia, degradación progresiva de las prestaciones y finalmente parada de las turbinas. Esta es la condición permanente en que navega este buque a consecuencia de las impurezas del combustible.

c. No existe posibilidad de aprovisionamiento de combustible para este buque en ningún puerto al sur de PUERTO BELGRANO. Este hecho ocasiona que su operación más o menos prolongada en el Teatro Sur conlleve la navegación de un petrolero en las cercanías.

2. OTRAS DEFICIENCIAS

Existen en la Armada otras deficiencias graves de la logística, las que por no haber incidido en forma directa sobre el buque durante el período de conflicto se tratan en documento separado.

SUGERENCIAS

1. Crear la conciencia en todos los niveles de personal propio y de YPF que interviene en la provisión de combustible, de que el manipuleo y estiba del combustible para turbinas a gas no puede efectuarse con el descuido y falta de limpieza que tradicionalmente caracterizó el manipuleo del fuel oil.

2. Asegurar que todas las plantas de combustible, terrestres o embarcadas, cumplan los requisitos de limpieza exigidos por las especificaciones de combustibles en vigor, y velar porque esos requisitos se mantengan.

3. Desarrollar los necesarios puntos de apoyo en el litoral marítimo.

ARMADA ARGENTINA ★ DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD" ★

DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD" FOLIO Nº 43

JOSE LUIS TEJO
CAPITAN DE FRAGATA
Comandante del Destructor
A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD"

SECRETO

FOLIO Nº 44

DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD"

ANEXO 9

INTELIGENCIA AMBOS BANDOS

1. ESTRATEGICA

a. Se proveyó inicialmente un buen volumen de información, que fue actualizada parcialmente, durante el desarrollo de las operaciones.

b. Se apreció que no existe un archivo centralizado de información de inteligencia (banco de datos), al cual poder recurrir. Cabe destacar que la información producida u obtenida por oficiales de esta Unidad en distintas circunstancias y elevada vía Comando a los organismos correspondientes no pudo ser localizada rápidamente, o directamente no pudo ser localizada, o no había sido evaluada o procesada de ninguna manera.

2. TACTICA

a. La provista en el transcurso de las operaciones sobre movimientos y actividades del ENO, fue pobre y en muchos casos imprecisa, debido a incapacidad de mantener, o siquiera realizar, exploraciones aéreas en contacto, y extender las operaciones de búsqueda antisuperficie a la totalidad del área de interés.

b. La modalidad de transmisión de mensajes diarios con la síntesis de la información disponible, es útil pero para realizar evaluación a nivel de comandos independientes debe complementarse con el resúmen de actividades de las fuerzas propias. Esto último es indispensable además para evitar interferencias mutuas.

ES COPIA

JOSE LUIS TEJO
CAPITAN DE FRAGATA
Comandante del Destructor
A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD"

DESTRUCTOR A.R.A. «SANTISIMA TRINIDAD»
DEPARTAMENTO OPERACIONES

ANGEL JULIO PALAZZO
CAPITAN DE CORBETA
JEFE DEPARTAMENTO OPERACIONES

SECRETO

N° 36/82"S"

Letra DESA, 3FY

M E M O R A N D O

Para información de	Producido por
SEÑOR COMANDANTE DE LA PRIMERA DIVISION DE DESTRUCTORES	COMANDANTE DEL DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD"

INQUIETUDES

1. Rápida definición de responsabilidades en lo atinente a:
   a. Decisión de efectuar la operación inicial.
   b. Conducción a nivel de Teatro.
   c. Conducción a nivel de Fuerza Naval.
   d. Falta de preparación de la A.R.A. (Torpedos, G.E., Adiestramiento), existiendo conocimiento previo por las autoridades navales.

2. Atención prioritaria a la grave falta de profesionalidad en el Personal Superior Naval emergente de:
   a. Falencia en la reglamentación, que impone especificaciones sobre la carrera del personal que se constituyen en un fin en si mismo dejando de lado la razón de ser de la A.R.A.

      Contrasentidos más evidentes:
      1. Elevadísima frecuencia de rotación del personal.
      2. Ejecución masiva de pases (Pases Generales).
      3. Selección del personal inadecuada (Todos llegan).
      4. No utilización del personal capacitado en forma lógica (Personal que hace cursos de alta capacitación y se lo destina a lugares no afines).
      5. Escasa utilización en tiempo de los Oficiales Superiores (La necesidad orgánica de producir vacantes produce prontos retiros de Oficiales Superiores que no se aprovechan).

   b. Deficiente formación del personal naval, en especial el superior por las siguientes razones:
      1. Falta de capacidad de la E.N.M. para crear vocaciones navales firmes (Todos quieren ser aviadores, ingenieros, o estar de pase en Buenos Aires).
      2. Reducido rédito del Viaje de Instrucción en un buque a vela.
      3. Falta de enseñanza técnica avanzada relacionada con las armas y los equipos, tal que permita al Oficial de Operaciones efectuar especificaciones de equipos, armas y buques.

1///...

Item 70413 - 2.550.000/8/1978

SECRETO

Nº ....

Letra ....

MEMORANDO

Para información de	Producido por

4. Falta de Escuela de Táctica (Una de las únicas Marinas del Mundo que se dá ese insólito lujo).
5. Centros de Adiestramiento menospreciados (Sin Plana Mayor completa, sin edificios, sin equipos, etc.)
6. Escuela de Guerra Naval donde se enseña Táctica cuando ya es tarde y sin el tiempo ni los medios adecuados, quitando tiempo a lo que realmente debiera enseñarse.
7. Suspensión de hecho del Curso Superior de la E.G.N.

c. Ineptitud de los procedimientos y filosofía actuales para la selección de Personal Superior (Ascensos por antigüedad permanente; mantenimiento peremne de la angigüedad de la E.N.M.).

3. Atención prioritaria al logro de la capacidad de efectuar operaciones conjuntas.

4. Modificación urgente de la Orgánica Naval actualmente sobrecargada de escalones burocráticos yeexceso de Oficiales Superiores.

5. Reorganización de los medios de la A.R.A. para lograr una fuerza balanceada dentro de las posibilidades reales del país.

6. Redistribución total de los recursos dando prioridad absoluta a los créditos de funcionamiento y reequipamiento de las Unidades Operativas, efectuando las supresiones presupuestarias en la enorme cantidad de actividades no específicamente navales (Liceos, Gaceta Marinera, Relaciones Públicas, Historia Naval, Gastos Reservados, Edificio Libertad, Revistas de difusión de diferentes especialidades: Abogados, Médicos, etc.).

7. Revitalización integral de la Logística.
   a. Desarrollo de puntos de apoyo en litoral atlántico.
   b. Establecimiento de un plan de amunicionamiento que contemple la obtención de la munición de combate y ejercicio necesaria y su correcto alistamiento permanente.
   c. Establecer un plan que prevea los medios necesarios para que el mantenimiento y las reparaciones sean las que aseguren el alistamiento para el combate.

2///...

SECRETO

Nº ....

Letra ....

MEMORANDO

Para información de	Producido por

d. Establecer un plan de compra de repuestos para la formación de un stock destinado a las unidades operativas que asegure el servicio de todos sus sistemas.

e. Distribuir los créditos en forma que se contemple prioritariamente los requerimientos operativos.

f. Prever que los elementos de supervivencia tengan un período de vida acorde a las fechas de recorrida de las balsas.

PUERTO BELGRANO, 5 de julio de 1982

ES COPIA

JOSE LUIS TEJO
CAPITAN DE FRAGATA
Comandante del Destructor
A. R. A. "SANTISIMA TRINIDAD"

DESTRUCTOR A.R.A. «SANTISIMA TRINIDAD»
DETALL GENERAL

RICARDO ENRIQUE LIVEROTTI
TENIENTE DE FRAGATA
JEFE

3///...